TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
25 மார்ச் 1978
MADRAS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

திங்கட்கிழமை, 1978 மார்ச் 20

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9-00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. முனு ஆதி அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. இரங்கற் குறிப்பு

இந்திய நாடாளுமன்ற முன்னாள் தலைவர் திரு. எம். அனந்த சயனம் ஐயங்கார் அவர்கள் மறைவு குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்திய நாடாளுமன்றத்தின் முன்னாள் தலைவரும் பீகார் மாநில முன்னாள் ஆளுநராகவும் இருந்த திரு. எம். அனந்த சயனம் ஐயங்கார் அவர்கள் 1978-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 19-ம் தேதியன்று மறைந்ததை இப்பேரவைக்கு வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. அனந்தசயனம் ஐயங்கார் சுதந்திரப் போராட்டத்தில் பங்கு கொண்டு சிறை சென்றவர். அவர் 1932-ஆம் ஆண்டி லிருந்த மத்திய சட்டசபை உறுப்பினராக இருந்தவர். 1952-ம் ஆண்டு முதல் 1956-ஆம் ஆண்டு வரை நாடாளுமன்றத்தின் துணைத் தலைவராகவும், பிறகு, 1956-ல் இருந்து 1962-வரை நாடாளுமன்றத்தின் தலைவராகவும் இருந்தார். பின்னர் பீகார் மாநில ஆளுநராக நியமிக்கப்பட்டார்.

அன்னாரின் மறைவு குறித்து அவரை இழந்துவிட்ட குடும்பத்தினருக்கு ஆழ்ந்த அனுதாபத்தையும் இரங்கலையும் இப் பேரவையின் சார்பிலும் என் சார்பிலும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மறைந்தவருக்கு மரியாதை தெரிவிக்கும் வகையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இரண்டு நிமிடங்கள் மௌனமாக எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இரண்டு நிமிடங்கள் மௌனமாக எழுந்து நின்றனர்).

2. வினாக்கள்-விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

செஞ்சியை சுற்றுலா மையமாக்கல்

* 623 வினா—திரு. செஞ்சி ந. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு செய்தி சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) தமிழ்நாடு சுற்றுலா வாரியம், செஞ்சி சுற்றுலாவுக்கான இடம் என்று ஏற்றுக் கொண்டதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அங்கு ஒரு சிற்றுண்டி இல்லம் கட்டும் திட்டம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) தற்போது இல்லை.

திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இது ஒரு டூரிஸ்ட சென்டர் என்று அறிவித்த பிறகு ரெஸ்டாரண்ட் இல்லாதது எந்தவகையில் சரியாக இருக்கும்? குறைந்த பட்சம் அந்த இடத்தைப் பார்வையிட வருபவர்களுக்கு ரெஸ்ட்டாரண்ட் இருப்பது அடிப்படைத் தேவையில்லையா? அதை உடனடியாக அமைப்பதற்கு ஏன் முன்வரவில்லை ? அதற்கு என்ன தடையிருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, டூரிஸ்ட் சென்டர் என்று அறிவித்துவிட்டு மாநில அரசு நடவடிக்கை எடுப்பது என்கின்ற திட்டம் இல்லை. மத்திய அரசால் தமிழ்நாட்டிலே உள்ள சுற்றுலா மையங்கள் எவை யெவை என்ற விவரங்கள் கேட்கப்பட்டபொழுது அந்தப் பட்டியலில், ''தமிழக சுற்றுலா வள மதிப்பீட்டில்'' இந்த மையம் சேர்க்கப்பட்டு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு சுமாரான அடிப்படைத் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு ரூபாய் 15 இலட்சம் தோராயச் செலவு செய்ய வேண்டுமென்றும் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில்தான் பதில் தரப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஜே. இராமசாமி: தலைவரவர்களே, செஞ்சிக் கோட்டை தேசிங்குராஜன் கோட்டையாக இருந்தது. இப்பொழுது இருந்து கொண்டுதான்இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வரலாற்றுப் பெருமை படைத்த அந்த கோட்டையையும்,

1978 மார்ச் 20]

அதற்குப் பக்கத்திலிருக்கிற அகழிகளையும், இப்படிப்பட்ட பழைய கால வரலாற்றுப் பெருமையை நிலைநாட்டக்கூடிய அந்த இடத்தை துப்புரவு செய்து, அபிவிருத்தி செய்து பழங்காலப் பெருமையைக் காப்பாற்றுவதற்கும், இடிபாடுகளை எடுத்துச் சுத்தமாக வைக்கவும் அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவரவர்களே, செஞ்சிக் கோட்டைப் பகுதி தொல்பொருள் ஆராய்ச்சித் துறையிலே இருக்கிறது. அவர்கள் மேம்படுத்தி அதை ஒரு மிகச் சிறந்த சுற்றுலா மையமாக ஆக்குவதற்கு தமிழ்நாடு அரசின் சுற்றுலாத் துறை பரிசீலனையில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

திரு. அ. க. அரங்கநாதன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே செஞ்சிக் கோட்டையில் அரங்கநாதர் கோயில் என்ற ஒரு கோயில் இருந்தது. அந்தக் கோயிலை அழகுபடுத்தி, அங்கே வணங்குவதற்குரிய, தெய்வ வழிபாட்டுக்கு ஏற்பாடு செய்ய முடியுமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : நான் முன்னாலே சொன்னபடி, செஞ்சிக் கோட்டைப் பகுதி சுற்றுலாத்துறையினிடத்திலே இல்லை. ஆகவே, இந்தக் கேள்வியை அந்தத் துறையைச் சேர்ந்த அமைச்சரிடம் கேட்டால் பதில் கிடைக்கும் .

தீர்த்தமலையில் சுற்றுலா விடுதி.

* 624 வினா—திரு. எம். அண்ணாமலை: மாண்புமிகு செய்தி சுற்றுலாத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அரூர் வட்டம், தீர்த்தமலையில் சுற்றுலா விடுதி கட்டும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: இல்லை.

திரு. எம். அண்ணாமலை : தலைவரவர்களே, அரூர் வட்டம் தீர்த்தமலையிலுள்ள அந்த இயற்கையான நீரூற்று அந்த மலையிலுள்ள இரும்பு, மற்றும் தாதுப் பொருள்களைக் கொண்டிருப்பதால், அவற்றால் சரும நோய் போன்ற நோய்கள் தீர்க்கப் படுவதாக தினசரி ஆயிரக்கணக்கான யாத்ரீகர்கள் அங்கு வந்து

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

போவதால், அந்த இடத்தில் சுற்றுலா மையம் அமைத்தால் நலமாக இருக்கும். இனியேனும் அதுசம்பந்தமாக அரசு பரிசீலிக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: மாண்புமிகு உறுப்பினரின் யோசனை பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பகுதிநேரத் தொழிலாசிரியர்கள்.

*625 வினு—திரு. என். கிட்டப்பா: மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பகுதிநேரத் தொழிலாசிரியர்களை முழுநேரத் தொழிலாசிரியர்களாக மாற்றி அமைத்திடும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் உள்ளதா ?

மாண்புமிகுதிரு. செ. அரங்கநாயகம் : முழுநேரக் கைத் தொழில் ஆசிரியர்களுக்குரிய தகுதிகள் இருந்தும் பகுதிநேரக் கைத்தொழில் ஆசிரியர்களாக உயர்தொடக்கப் பள்ளிகளில் பணி செய்து வந்தவர்கள் சுமார் 800 பேருக்கு 1974–75 முதல் 1977–78 முடியவுள்ள காலத்தில் முழுநேரப் பதவிகள் அளிக்கப் பட்டன. மீதம் இருக்கும் சுமார் 1,200 பகுதிநேரக் கைத் தொழில் ஆசிரியர்களுள் பெரும்பாலோர் முழுநேரப் பதவிக்குரிய தகுதி இல்லாதவர்கள் எனத் தெரியவருகிறது. அவர்களுள் ஓரளவு தகுதி படைத்தவர்கள் சிலருக்காவது இனிவரும் ஆண்டுகளில் முழுநேரப் பதவிகள் அளித்திட இயலுமா என்பது ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தப் பகுதிநேரத் தொழில் ஆசிரியர்களாக உள்ளவர்கள் ஆயிரத்திற்கும்மேற்பட்டவர்கள்இன்னும் இருக்கிருர்கள் என்று சொன்னார்கள். அவர்களை எல்லாம் கூடுமான வரையில் முழுநேர ஆசிரியர்களாக நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வதோடு, அவர்களுக்கு மாதம் ரூ. 60 தான் சம்பளம் கொடுக்கப் படுகிறது. அதையாவது, உயர்த்திக் கொடுக்க இந்த அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, அதைப் பரிசீலிக்கலாம.

திரு. காளை மக்கசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழில் பயிற்சித் தொழிலாசிரியர்களுக்கு அரசு உயர்நிலைப் பள்ளிகளிலே ரூ. 210 என்றும், அதே தகுதி உடைய

1978 மார்ச் 20

ஆசிரியர்களுக்கு உயர் துவக்கப் பள்ளிகளிலே ரூ. 150 என்றும் அடிப்படைச் சம்பளம் இருப்பதை மாற்றி, உயர்பள்ளி ஆசிரியர்களுக்குக் கொடுப்பதைப் போல் நடுநிலை, மற்றும் உயர் துவக்கப் பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும், ஒரே தகுதி உடைய ஆசிரியர்களுக்கும் ஒரே ஊதியங்கள் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, மூன்றாவது சம்பளக் கமிஷனுடைய அறிக்கைக்குப் பிறகு இதை நாம் பரிசீலிக்கலாம்.

திரு. என். பழனிவேல் : இந்தப் பகுதி நேர ஆசிரியர்களுக்கு ரூ. 60 மட்டும் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. அந்த ரூ. 60 டவுன் பஸ் சார்ஜுக்குக் கூடப் போதுமானதாக இல்லை. ஆகவே, முழு நேர ஆசிரியர்களாக மாற்றுவிட்டாலும்கூட, சம்பளத்தை யாவது ரூ. 120 ஆகக் கொடுக்கின்ற செயற்குறிப்பு இந்த அரசிடம் ஏதாவது இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, சம்பளக் கமிஷனுடைய அறிக்கைக்குப் பிறகு அதைப் பார்த்துக் கொள்ளலாம்.

திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பகுதி நேரத் தொழில் ஆசிரியர்களுக்குள் பலர் தகுதி இல்லாதவர்கள் என்று அமைச்சரவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு தகுதி அளிக்கக்கூடிய அளவில் 'இன் சர்வீஸ் டிரெயினிங்'க்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? அல்லது கடந்த காலப் பணியை வைத்து, இந்த ரூல்ஸை ரிலாக்ஸ் செய்ய அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, இந்தப் பிரச்னைகள் எல்லாம் சம்பளக்கமிஷனுடைய பரிசீலனைக்கு உட்பட்டவைகளாக இருக்கின்றன. அவர்களது அறிக்கைக்குப் பிறகு நாம் மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஊராட்சி ஒன்றியப் பள்ளிகளிலெல்லாம் படிக்காமலும் பட்டம் பெறாமலும் இருப்பவர்களெல்லாம் ஆயாக்களாக இருந்து சம்பளம் ரூ. 120, ரூ. 140 வாங்குவது அரசுக்குத் தெரியுமா? ஆகவே, படித்து, பட்டம் பெற்றவர்கள் இந்தக் குறைந்த சம்பளத்தில் இருப்பதை மாற்றியமைக்க அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, தனிக் கேள்வி போடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தொழில் ஆசிரியர்கள் சம்பந்தமாக பகுதி நேரம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருககிறது. அவர்கள் ஓராண்டுக் காலம் பணிபுரிந்தால் அவர்களை நிரந்தரமாக்கி, அதற்குரிய ஊதியத்தை அவர்களுக்கு அளிக்க அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : இந்தப் பிரச்னைகள் முழுவதும் மூன்றாவது சம்பளக் கமிஷன் பரிசீலனைக்கு உட்பட்டதாகும. ஆகவே, அவர்களுடைய அறிக்கைக்குப் பிறகு நாம் மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதை நான் முதலிலேயே சொல்லியிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 9—10)

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு விளக்கம் தந்தார்கள். உயர்நிலைப் பள்ளிகளிலும் நடுநிலைப் பள்ளிகளிலும் குறைந்த சம்பளத்தைப் பெற்று பணியாற்றுகிறவர்கள் இந்தக் கணக்கில் வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன். மேலும் நடுநிலை பள்ளிகளிலும், உயர்நிலைப் பள்ளிகளிலும் பணியாற்றுகிறவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக ஆக்கவேண்டுமென்று ஆணை இருக்கிறதே. அந்த ஆணையை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று ஆணையர்களை இந்த அரசு கேட்டுக் கொள்ளுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, ஒன்றியப் பள்ளிகளிலேயும் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்டவர்களுடைய பிரச்சினையை நாம் அந்த் அறிக்கைக்குப் பிறகு பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்வது மிகவும் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அதுமட்டுமல்ல, ஹையர் செகன்டரி பள்ளிகள் வரும்போது அதிலேயும் பகுதி நேர ஊழியர்களைப் போடுகின்ற வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே பொதுவாகவே பகுதி நேர ஊழியர்களைப் பற்றிய முடிவை அரசு எடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது.

பள்ளியிறுதி, புகுமுக வகுப்புகளில் தேறாத மாணவர்கள்.

* 626 வினா— திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

1978 மார்ச் 20]

(அ) S.S.L.C and P.U.C. தேர்வில் தவறிய மாணவர்களை மீண்டும் அவர்கள் படித்த அதே பாடசாலை அல்லது கல்லூரியில் சேர்ந்து படிக்க அனுமதிக்கப்படுகிறதா ?

(ஆ) இல்லை என்றால், இனிமேலாவது அதுபோல் அனுமதிக் கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு, செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம், ஆனால் 1977—78-ம் ஆண்டில் 11-ம் வகுப்பில் புதிய பாடத் திட்டம் அமுலுக்கு வந்து விட்டபடியால் 1976—77-ல் 11-ம் வகுப்பில் பழைய பாட திட்டத்தின்படி பயின்று ஏப்ரல் 1977-ல் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. பொதுத் தேர்வு எழுதி தவறியவர்களை 1977—78-ஆம் ஆண்டில் மீண்டும் 11-ம் வகுப்பில் படிக்க அனு மதிக்க இயலவில்லை. ஆயினும் 1977—78-ல் பத்தாம் வகுப்பில் பயிலுபவர்கள் 1978 ஏப்ரல் எஸ்.எஸ்.எல்.சி.யில் தவறினால், 1978—79-ல் மீண்டும் பத்தாம் வகுப்பில் சேர்ந்து படிக்க அனு மதிக்க இயலும்.

கல்லூரிகளிலும் புகுமுக வகுப்பில் இது போல் தவறிய மாண வர்கள் மீண்டும் சேர்ந்து படிக்க வகை உள்ளது.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், திட்டவட்டமான உத்தரவு பிறப்பிக்கவில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். அதன் காரணமாக பல ஊராட்சி பாடசாலைகளிலும், கல்லூரிகளிலும் அரசு நடத்தக்கூடிய பாடசாலைகளிலும், கல்லூரிகளிலும், சேர்ப்பது கிடையாது. ஆகவே, தனியார் துறையிலே நடை பெறக்கூடிய ஊராட்சிப் பாடசாலைகளிலும் கல்லூரிகளிலும் பணத்தை வாங்கிக் கொண்டு, சேர்க்கக்கூடிய அள வுக்கு நிலைமை இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? எனவே அந்த ஊழலைப் போக்கக்கூடிய வகையிலே அரசு நடத்தக்கூடியகல்லூரி களிலேயும், பாடசாலைகளிலும் சேர்ப்பதற்கு உத்தரவிடப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, தவறியவர்களை சேர்க்க வேண்டுமென்று திட்டவட்டமான உத் தரவை நாம் போடுவோமேயானால் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. வகுப்பில் தேறியவர்கள் அல்லது ஒழுங்கான முறையிலே முழுத் தகுதிகள் பெற்றவர்கள் அவர்களுடைய உரிமைகள் பாதிக்கப்படும். அவர் களுக்குப் போக மீதி இடங்கள் இருக்குமானால் சேர்த்துக் கொள்ள லாம் என்பதுதான் இன்றைக்கு இருக்கிற விதியாகும்.

[1978 மார்ச் 20

அரசுக் கல்லூரி ஆசிரியர்கள் சம்பளம்.

*627 வினா— திரு செ. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அனைத்து அரசு கல்லூரிகளிலும் பணிபுரியும் ஆசிரியர்கட்கு அவர்களது மாதாந்திர ஊதியத்தை நேரடியாக வங்கிகளில் அவர்களுடைய கணக்குகளில் போடும் முறையினை நடைமுறைப் படுத்த எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : இதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு அரசு நடவடிக்கை ஏதும் எடுக்கவில்லை.

திரு. செ. இராமலிங்கம்: தலைவர் அவர்களே, சில கல்லூரிகளில் மட்டும் இதுபோன்ற முறையில் ஊதியம் வழங்கப்படுகிறதாக அறிகிறேன். அதை அனைத்துக் கல்லூரிகளுக்கும் அமல்படுத்த அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அனைத்து அரசுக் கல்லூரிகளில் பணிபுரியும் ஆசிரியர்கள் இப்போது அவர்கள் சம்பள விகிதங்களின்படி இரு பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளனர். அதாவது ரூ. 1000-க்கு உச்ச சம்பளம் உள்ளவர்கள் தாங்களே சம்பளம் கருவூலத்திலிருந்து நேரிடையாகப் பெறுபவர்கள் எனவும், ரூ. 1,000-க்குக் குறைவாக உச்ச சம்பளம் உள்ளவர்கள் கல்லூரி அலுவலகத்தின் வழியாகச் சம்பளம் பெறுபவர்களாகவும் உள்ளனர். ரூபாய் ஆயிரத்துக்கு மேல் சம்பளம் பெறும் அரசுக் கல்லூரி ஆசிரியர்கள் தாங்களே கருவூலத்திலிருந்து நேரிடையாக சம்பளம் பெறுபவர்களாக இருப்பதால் அவர்களே தங்கள் சம்பளப் பட்டியல்களை தங்களுடைய வங்கிக் கணக்குகள் மூலமாகப் பெற்றுக்கொள்ளலாம். இதுதான் இப்போது இருக்கிற நடைமுறை. இதிலே மாறுதல் செய்யும் நடவடிக்கை எதுவும் இதுவரையில் எடுக்கப்படவில்லை.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே மேற்கு வங்கத்திலே இதுபோன்ற கல்லூரிகளிலே, தனியார் கல்லூரிகளிலேயும் பணிபுரிகின்ற ஆசிரியர்களுக்கு நேரடியாக சம்பளம் வழங்குகின்ற திட்டத்தை அமுல்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே தனியார் கல்லூரிகளில் இப்படிச் செய்வதற்கு சட்டம் குறுக்கிடுவதாகக் கூறப்பட்டது. அதைப் போக்குகின்ற வகையில் அரசு அந்தக் கல்லூரிகளுக்கிடையே ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தி, அந்த ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையிலே இந்தச் சம்பளத்தை நேரடியாக வழங்குவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

1978 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பிரச்சினை எல்லாம் இப்போது அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதுபற்றி முடிவெடுக்கும்போது இந்த மாமன்றத்திற்கு அறிவிக்கப்படும்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : தலைவரவர்களே, அமைச்சர் பதில் தெரிவிக்கும்போது ரூ. 1,000 சம்பளம் பெறுகிறவர்கள் நேரடியாகச் சம்பளம் பெறலாம் என்று ஏற்கனவே பழைய உத்தரவு இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள், அந்த ஆயிரம் ரூபாய் சம்பளம் பெறுகிறவர்கள் என்பதற்குப் பதிலாக ரூ. 600–800 சம்பளம் வாங்குபவர்கள்கூட நேரடியாகப் பெறுவதற்கு வழி செய்ய அரசுக்கு ஏதேனும் உத்தேசம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, இப்போது அதை மாற்ற வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று அரசு கருதுகிறது.

திரு. ஒ. சுப்பிரமணியன் : தலைவரவர்களே, அநேக தனியார் கல்லூரிகளில் சரிவர சம்பள பட்டுவாடா செய்யப்படவில்லை. பல மாதங்கள் பாக்கி இருக்கிறது. தனியார் பள்ளிகளில் இருப்பவர்களுக்கு முழுத் தொகையையும் அரசே கொடுப்பதால், அவர்கள் மேனேஜ்மென்ட் தயவில் இல்லாமல் இருக்கும் வகையில், கட்டாயமாக அவர்களுக்கு நேரடியாகச் சம்பளம் வழங்க அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: அதுபற்றி தனிக் கேள்வி போட்டால் நல்லதாக இருக்கும். அதற்குள் அரசின் கருத்தையும் வெளியிட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. க. மருதாசலம் : தலைவரவர்களே, ஆயிரம் ரூபாய் சம்பளம் பெறும் ஆசிரியர்கள் எத்தனை பேர், ஆயிரம் ரூபாய்க்குக் குறைவாகச் சம்பளம் வாங்கக்கூடியவர்கள் எவ்வளவு பேர் என்பதை அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: அது பற்றிய முழு விவரம் இங்கே இல்லை.

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : தலைவரவர்களே, இந்த ஆண்டு முதல் உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் ஹையர் செகண்டரி கல்வி ஆரம்பிக்க உத்தேசித்து இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதற்காக ரூ. 25,000 பணம் செலுத்த வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, நிதிவசதி உள்ள ஒன்றியங்களில் இருந்து அதற்குப் பணம் கொடுக்க அரசு அனுமதிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : அது தனிக் கேள்வி போடவேண்டிய ஒன்றாகும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : தலைவரவர்களே, பல மாதங்களாகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்பது வேறு விஷயம். ஒவ்வொரு தனியார் துறையில் நடத்தப்படுகிற கல்லூரிகளிலும் 5%, 10%, 20% வரையில் சம்பளம் மாதாமாதம் பிடித்துக் கொண்டு கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு நிலைமைகள் இருக்கின்றன. இதை அமைச்சர் அவர்கள்கூட பல மேடைகளில் பேசியிருக்கிறார்கள். நான் கேட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்து அதை நிறுத்தக்கூடிய அளவிற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்முயற்சி எடுப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, மூலக்கேள்விக்கு இது தொடர்புடையது அல்ல என்றாலும், என்னுடைய பேச்சிலே அவர் நம்பிக்கை வைக்கலாம் என்பதை மட்டும் இப்போது சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : தலைவரவர்களே, புதிய கல்வித் திட்டத்தின் கீழ் அரசுத் துறையில் எத்தனை பள்ளிகள், தனியார் துறையில் எத்தனை பள்ளிகள் துவங்க இருக்கின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தனிக் கேள்வி போடவும்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : தலைவரவர்களே, பொதுவாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வி.கே. கோதண்டராமன் அவர்கள் கூறியதுபோல் தனியார் கல்லூரிகளில் சம்பளப் பட்டுவாடா செய்வதில் தவறு இருப்பதை அரசு அறிந்து இருக்கும் நிலைமையில் எல்லாத் துறைகளிலும் உள்ள ஆசிரியர்களுக்குச் சரியான முறையில் சம்பளம் வழங்க பேங்க் சிஸ்டத்தை அறிவிக்க அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தனியார் கல்லூரியைப் பற்றித் தனியாகக் கேள்வி கேட்க வேண்டும்.

திரு. துரை முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, தமிழகத்திலே சமீபத்தில் நடைபெற்ற தேர்வில் 6 இடங்களில் கேள்வித் தாள்கள் மாறுதல் ஆகியிருப்பதால், அந்த மாணவர்களுக்கு வேறு தேர்வு நடத்தப்பெறுமா ? அந்தத் தவறு ஏற்பட்டது தலைமையாசிரியர்களின் கவனக் குறைவாலா, அல்லது சம்பந்தப்பட்ட தேர்வு வாரியத்தின் கவனக் குறைவாலா என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, கல்வி மானியத்தின் மீது பேசிக் கொண்டு இருப்பது போல் கேள்விகள் போய்க் கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை தங்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

திருச்சி மண்டல பொறியியற் கல்லூரியில் மாலை நேர வகுப்புகள்.

*628 வினா—திரு. செஞ்சி ந. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருச்சி மண்டல பொறியியற் கல்லூரி (Regional Engineering College)யில் 30 கிலோ மீட்டர் சுற்றளவில் உள்ளவர்கள் மட்டும் மாலை நேர வகுப்பு (B.E.) க்கு சேர்க்க வேண்டும் என்ற விதி இருக்கிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அந்த விதியை மீறியவர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) பொதுவாக திருச்சி மண்டலப் பொறியியல் கல்லூரியிலிருந்து 30 கிலோ மீட்டருக்கு அப்பால் வேலை செய்பவர்களை அக்கல்லூரி மாலை நேர வகுப்பில் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுவதில்லை. இவ்விதி, மாலை நேர வகுப்பில் சேருவதற்கு வேண்டிய தகுதிகளில் (Qualification for admission) ஒன்றாக சேர்க்கப்படவில்லையானாலும், இப் படிப்புக்கு விண்ணப்பிக்கும் மாணவர்களுக்கான அறிவிப்பில் (Information and Instruction to Candidates) பொதுச் செய்தியாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) இதுவரையில் 30 கிலோ மீட்டருக்கு அதிகமான சுற்றளவில் வேலை பார்க்கும் எவரும், திருச்சி மண்டலப் பொறியியல் கல்லூரியில் நடத்தப்படும் பொறியியல் மாலை நேர வகுப்புகளில் சேர்த்துக் கொள்ளப்படவில்லை.

(முற்பகல் 9-20)

திரு. ரா. உமாநாத் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, அந்த கல்லூரியினுடைய ரூல்ஸைப் பொறுத்தமட்டில், பார்ட் டைம் பி.இ. கோர்ஸ் 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குள் தங்கக் கூடியவர், 3 ஆண்டு காலம் அனுபவம் உள்ளவர், தற்போது வேலையில் இருக்கிறவர் என்ற இந்த மூன்று கண்டிஷன்களிலும் தகுதி படைத்தவர்களை அட்மிட் செய்வது என்று பொதுவான விதி இருக்கிறது. இந்த விதியை மீறிய ஒரு கேஸ்கூட இல்லை என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். பல கேஸ்கள் இருக்கின்றன என்பதற்கு உதாரணமாக ஒன்றை மட்டும் குறிப்பிடுகிறேன்.

30 கிலோ மீட்டர் அல்ல, இந்த மாநிலம் அல்ல, தென் மாநிலம் கூட அல்ல, வடக்கே இருந்து ஒருவர் பார்ட் டைம் பி.இ. கோர்ஸுக்கு அட்மிட் செய்யப்பட்டு, அவருக்கு வீடும் இல்லாமல், ஆஸ்டலிலேயே இடம் கொடுக்கப்பட்டு, மத்திய அரசில் யாரோ செல்வாக்கு பெற்ற ஒருவரின் சிபாரிசின் பேரில் அட்மிட் செய்து, கல்லூரி ரூல்ஸை வயலேட் செய்திருக்கிறார்கள் என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அதற்கு என்ன காரணம்? அதன் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறீர்கள்?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, அதுபற்றிய தகவல் இல்லை. இருந்தாலும் அதுபற்றி விசாரிக்கிறேன்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன் : தலைவரவர்களே, எஞ்சினீயரிங் கல்லூரிகளில் காரைக்குடி, திருச்சி, சேலம் போன்ற இடங்களில் 30 மாணவர்கள் என்றால் சென்னையில் 45 மாணவர்கள் வரை சேர்த்திருக்கிறார்கள். அந்த உத்தரவில் 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குள் வேலை செய்கின்ற டிப்ளமா ஹோல்டர்ஸ் மட்டும் தான் சேரலாம் என்றிருக்கிறது. அதை மாற்றி எல்லா இடங்களிலிருந்தும் அட்மிஷன் கேட்பவர்களுடைய மனுக்களைப் பரிசீலித்து, அவர்களை கல்லூரியில் சேர்த்துவிட்டு, சேர்க்கப்பட்டவர்களுக்கு 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குள் வேலை கொடுத்தால் இந்த நாட்டிலே இருக்கிற டிப்ளமா ஹோல்டர்ஸ் அனைவரும் இஞ்சினீயராக மாறும் வாய்ப்பு ஏற்படும். அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, இந்த தூரம் போன்ற நிபந்தனைகள் எல்லாம் அவர்கள் செய்கின்ற வேலைக்குப் பாதகம் ஏற்படாமல் படிக்கின்ற படிப்புக்கும் குந்தகம் ஏற்படாமல் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். ஆகவே, அதை நீக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

திரு. ஒ. சுப்பிரமணியன் : தலைவரவர்களே, சிவகங்கையிலும் அதைச் சுற்றிலும் 400-க்கு மேற்பட்ட டிப்ளமா எஞ்சினீயர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் காரைக்குடி அழகப்பா பொறியியல் கல்லூரியில் மாலை நேர படிப்பு படிக்க அனுமதி வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, அப்படி கோரிக்கை வந்தால் அரசு பரிசீலிக்கும்.

1978 மார்ச் 20]

புதுக்கோட்டை மாமன்னர் அரசினர் கல்லூரி.

*629 வினா—திரு. நா. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

புதுக்கோட்டை மாமன்னர் அரசினர் கல்லூரியில் வரும் கல்வியாண்டில் பட்ட மேற்படிப்புக்கள் தொடங்க நடவடிக்கை ஏதேனும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : ஆம்.

திரு. ராஜ்குமார் விஜயரெகுநாத தொண்டமான்: தலைவரவர்களே, சிறிது நாளைக்கு முன்பு பத்திரிகையிலே எம்.காம். வருவதாகப் போட்டிருந்தது. அதுபற்றி கேட்டதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஆம் என்று இங்கே பதில் சொன்னார்கள். அதே நேரத்தில் கல்லூரியில் இருக்கக்கூடிய இடம் இப்போது இருக்கக்கூடிய வகுப்புகளுக்குத்தான் இருக்கிறது. எம்.காம்., எம்.ஏ. (ஹிஸ்டரி) போன்றவைகளுக்கு அதிக கட்டிடங்கள் கட்ட வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. அரசு அதைப் பரிசீலனை செய்து, கட்டிடங்களைக் கட்ட முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, அதுபற்றித் தனிக் கேள்வி போடுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. க. சுப்பு : தலைவரவர்களே, இந்த புதுக்கோட்டை கல்லூரியில் போஸ்ட் கிராஜுவேட் படிப்புக்கு என்னென்ன பாடப் பிரிவுகளைத் தொடங்க அரசாங்கம் உத்தேசித்திருக்கிறது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, புதுக்கோட்டை கல்லூரியில் சென்ற ஆண்டு பட்ட மேற்படிப்பு தொடங்குவதைக் குறித்து பல்கலைக்கழக இணைப்பு மானியக் குழு ஆராய்ந்து, ஒப்புதல் அளித்திருக்கிறது. அவர்கள் . இந்தக் கல்லூரியில் எம்.காம். பிரிவைத் தொடங்க அனுமதித்திருக்கிறார்கள்.

சேலத்தில் மகளிர் கல்லூரி.

*630 வினா—திரு. மு. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் நகரில் மகளிர் கல்லூரி திறக்கும் உத்தேசம் இந்த அரசுக்கு உண்டா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. மு. ஆறுமுகம் : தலைவரவர்களே, மக்கள் தொகையில் சரிபாதி எண்ணிக்கையில் இருக்கிற மகளிருக்காக சேலம் மாவட்டத்தில் ஒரு அரசினர் மகளிர் கல்லூரி இல்லாத குறையைப் போக்க வருமாண்டிலாவது மகளிர் கல்லூரி ஒன்றை அங்கே தொடங்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, 1974–75 ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு தமிழகத்தில் புதிய அரசு கலைக் கல்லூரி எதுவும் திறக்கப்படவில்லை. அரசு கலைக் கல்லூரி புதியதாக ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டும் என்றால் அந்த இடத்தில் உள்ள பள்ளிக்கூடத்தின் எண்ணிக்கை, அரசு நிதி ஒதுக்கீடு, பல்கலைக் கழக அங்கீகாரம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்ததாகும். மேலும் தற்போது உள்ள கலைக் கல்லூரிகளில் குறிப்பாக நகர்ப்புறம் அல்லாத இடங்களில் உள்ள கலைக் கல்லூரிகளில் 20,000-க்கு மேற்பட்ட இடங்கள் காலியாக உள்ளன.

தமிழ் வழி	6,477
ஆங்கில வழி	14,217
மொத்தம்	20,694

ஆகவே தமிழகத்தில் புதிய கலைக் கல்லூரிகள் தற்போது திறக்கும் வாய்ப்பு இல்லை.

திரு. கே. எம். அப்துல் ரசாக் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, புதிய கல்லூரிகள் ஆரம்பிக்கப்படுகின்றபோது அங்கே இருக்கின்றவர்களின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்து ஆரம்பிக்கப் படுகிறதா ? அல்லது உயர்நிலைப்பள்ளி மாணவர்களின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்து ஆரம்பிக்கப்படுகிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அதோடு 5 மைல் சுற்றளவில் கல்லூரி இல்லாத இடங்களில் புதிதாகக் கல்லூரி அமைத்திடும் உத்தேசம் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய கல்லூரிகள் தேவைகளைப் பொறுத்து திறக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

கோவை புதூரில் குடிதண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு.

* 631 வினு—திரு ஆ. நடராசன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா —

பேரூர் ஒன்றியம், குனியமுத்தூர் பேரூராட்சியில் உள்ள கோவை-புதூரில் குடிதண்ணீர் தட்டுப்பாட்டினை நீக்க அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை யாது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : கோவை-புதூரில் 1977—78-ம் ஆண்டு வறட்சி நிவாரணத் திட்டத்தின் கீழ் ஓர் ஆழ்துளைக் கிணறு போடப்பட்டு இதில் கைப்பம்பும் பொறுத்தப் பட்டுள்ளது. இவ்வூர் நல்ல குடிநீர் கிடைக்கும் குடியிருப்பு என வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. மேலும், கோவை சிறுவாணி குடிநீர்த் திட்டத்தினுல் பயன் பெறவிருக்கும் ஊர்களில் கோவை-புதூரும் ஒன்ருகும்.

திரு ஆ. நடராசன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் குழாய்க் கிணறு போடப்பட்டிருப்பதாகவும் கைபம்பு போடப்பட்டிருப்பதாகவும் தெரிவித்தார்கள். அதற்கு உடனடியாக விசை மோட்டார் அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப் படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, கோவை-புதூருக்குச் சிறுவாணித் திட்டத்தின் கீழ் தண்ணீர் கொடுக்கின்ற காரணத்தினுல் இந்த ஆலோசனையை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பேரூர் பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு உட்பட்ட கோவை-புதூரில் இந்த நேரத்தில் கடுமையான தண்ணீர் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதே போல் பேரூராட்சி பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு உட்பட்டு இருக்கக்கூடிய பல பஞ்சாயத்துக்களிலும் சிங்காநல்லூர் நகராட்சியிலுள்ள பகுதிகளிலும் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அவ்வாறு தண்ணீர்த் தட்டுப்பாட்டினுல் கஷ்டப்படுகின்ற ஜனங்களுக்கு தண்ணீர் விநியோகம் செய்வதற்காக லாரிகளிலும், டிரக்குகளிலும் தண்ணீர் கொண்டுவரப்பட்டு விநியோகம் செய்யப்படுகிறது. அதனை முறையாகச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இதற்கு தனிக் கேள்வி போடுமாறு கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

திரு கு. ரமணி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் கோவை-புதூர் நன்ருகத் தண்ணீர் கிடைக்கக்கூடிய இடம் என்று குறிப்பிட்டார். ஆனுல் அங்கே ஒரு

[1978 மார்ச் 20

மலையடிவாரத்தில் அந்தக் கோவை-புதூர் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. சிறுவாணிக் குடிநீர் வந்தால்தான் அங்கே தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு இல்லாமல் இருக்கும் என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவார்களா, என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். ஆகவே, இந்தக் கஷ்ட காலத்தில் வேறு வகையில் தண்ணீர் தருவதற்கு பிரத்தியேகமான ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதைப்பற்றியெல்லாம் ஆலோசனை செய்து பார்க்கலாம்.

திரு ஆ. நடராசன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சிறுவாணித் திட்டம் பற்றித் தெரிவித்தார்கள். அதை நிறைவேற்றுவதற்கு இரண்டாண்டு காலம் ஆகும் என்கிற காரணத்தினால் அங்கே இருக்கக்கூடிய குழாய்க் கிணறுகளுக்கு விசை மோட்டார் பொருத்துவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அத்தோடு அங்கே நபர் ஒன்றுக்கு எவ்வளவு காலன் நீர் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இதைப்பற்றி அரசுக்கு வேண்டுகோள் கொடுத்தால் பரிசீலித்துப் பார்க்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, சிறுவாணிக் குடிநீர்த் திட்டத்தின் மூலமாக கோவை—புதூருக்கு தண்ணீர் வருகின்ற வழியிலே இருக்கக்கூடிய கிராமங்களுக்கும் குடிநீர் வழங்க திட்டத்தில் இணைத்துக் கொள்ளப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, எந்தெந்த கிராமங்களுக்குத் தண்ணீர் கொடுக்கப்படுகிறது என்ற தகவல்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன, தனிக் கேள்வி போட்டால் அதற்குச் சரியான விடை தரலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

Supply of Drinking Water in Nagappattinam Municipality

632 Q.—Thiru R. UMANATH : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state :

(a) whether the Government are aware that the drinking water supply system in Nagappattinam Municipality is very very old leading to constant breakdown, lean supply in certain parts and no supply in certain other parts ;

1978 மார்ச் 20]

(b) whether the municipality is expressing lack of finance; and

(c) if so, the steps proposed to be taken to renovate the entire system to ensure adequate supply to all areas?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் :— (அ) ஆம்.

(ஆ) இல்லை.

(இ) நாகப்பட்டினம் குடிநீர் திட்ட மேம்பாடு பணிகளுக்கான இரண்டாவது கட்ட உத்தேச மதிப்பீடு தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் ஆய்வில் உள்ளது.

(முற்பகல் 9-30)

திரு. ரா. உமாநாத்: நாகப்பட்டினம் தண்ணீர் சப்ளை விஷயமாக கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். சைக்ளோன் நேரத்தில் அவரது ஸ்க்வாட் நல்ல முறையில் பணியாற்றி இரண்டு நாட்களில் 28 குழாய் கிணறுகளைப் போட்டார்கள். ஆனால் சிறிது உப்புத் தண்ணீராக இருக்கிறது. ஆய்வில் இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அங்குள்ள மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுவதால் அந்த ஆய்வை விரைவில் முடிப்பதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: எவ்வளவு விரைவில் முடிக்க முடியும் என்று தகவல் இல்லை. உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிவிட்ட பிறகு, விரைவில் முடிப்பதுபற்றி அரசு பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. ரா. உமாநாத் : அதற்கிடையில் மேட்டுப்பகுதியில் தண்ணீர் வராமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அங்கிருந்து அதற்காக மேட்டுப்பகுதியில் சப்ளை ரெகுலரைஸ் செய்ய ரூ. 1·2 லட்சத்திற்கு எஸ்டிமேட் போட்டு ஒரு ப்ளான் இங்கே அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த இடைக்காலத் திட்டத்தை, மேட்டுப்பகுதி மக்களைப் பாதுகாக்க நார்மல் பார்மாலிட்டிஸ் பார்க்காமல்-ஸ்பாட் டிசிஷன்ஸ் எடுப்பதில் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பெயர்போனவர்கள்—அது சாங்க்ஷன் செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது போத்திப்பாளயம் தெரு, மார்க்கட் தெரு, சாமிக் கோவில் தெரு என்று நினைக்கிறேன். தனியாக இதுபற்றி முறையீடு கொடுத்தால் பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாம்.

திரு. எம்.ஏ. ஜெயவேலு: இதுபோல் பல பஞ்சாயத்துக்களில் ப்ரஷர் டாங்க்ஸ் பழுதடைந்திருக்கின்றன. தண்ணீர் எடுக்கமுடிய வில்லை. பல ஆண்டுகளாக அது சரிசெய்யப்படாமலிருக்கிறது. அங்கு தண்ணீர் எடுக்கமுடியாத நிலை இருக்கிறது. Water water everywhere but not a drop to drink என்று சொல்வர்கள். அது போல் இருக்கிறது. தண்ணீர் எடுக்கமுடியாத ஒரு நிலை இருக் கிறது. அதைப் போக்க காட்டிகரி 1 ல் அதைச் சேர்க்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: If there is water everywhere that means flood and cyclone. இருந் தாலும் மெயின்டனன்ஸ் என்பது அந்தந்தப் பஞ்சாயத் துக்களும், முனிசிப்பாலிட்டிகளும் கவனித்துக் கொள்ளக்கூடியது. அதைப்பற்றி அவர்கள் சரியாகக் கவனிக்கவில்லை என்று அரசுக்கு முறையீடு வந்தால் அதைப் பற்றி அரசு கவனிக்கும்.

Industrial disputes in T. V. S. Units at Padi

* 633 Q.—Thiru R. UMANATH : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state :

(a) whether the required notice under the Industrial Disputes Act was given by the managements of the Clayton (T V.S.) and T. V. S. Lucas, while declaring the second lockout ;

(b) whether it was a legal or illegal lockout ; and

(c) if illegal, the action taken by the Government to lift the lockout ?

மாண்புமிகு திரு, எஸ். இராகவானந்தம் :—(அ) சென்னையி லுள்ள சுந்தரம் கிளேட்டன் லிமிடெட் மற்றும் லூகாஸ் டி. வி எஸ், ஆகிய இரு நிர்வாகங்களும் கதவடைப்புக்கான அறிவிப்பைச் சட்டப்படி கொடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை.

(ஆ) } கதவடைப்பு சட்ட பூர்வமானதா அல்லது சட்டத் திற்குப் புறம்பானதா என்பதை தொழில் நீதி
(இ) } மன்றம்தான் தீர்மானிக்க வேண்டும்.

1978 மார்ச் 20]

திரு. ரா. உமாநாத் : சட்டப்படியானதா இல்லையா என்று அரசாங்கம் சொல்வதற்கில்லை என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். எனது கேள்வி, 14 நாட்கள் நோட்டீஸ் கொடுக்கப் பட்டதா என்பதாகும். இன்டஸ்டிரியல் டிஸ்ப்யூட்ஸ் ஆக்ட் படி 14 நாள் நோட்டீஸ் லாக் அவுட் என்றால் கொடுக்க வேண்டு மென்று இருக்கிறது. அது கொடுக்கப்பட்டதா என்பது என் கேள்வி. இங்கே சொல்வதற்கில்லை என்றால்—அன்று கூட டிரான் ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் ஒரு ஸ்ட்ரைக்கைப்பற்றிச் சொல்லும் போது இல்லீகல் ஸ்டிரைக் என்று சொல்லி ஸ்டேட்மென்ட் வந்திருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள்......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்த வினாவிற்கும் சேர்த்து பதிலை அளித்துவிட்டால் தாங்கள் கேட்பதற்கு உதவியாகஇருக்கும்

* 634 Q.—Thiru R. UMANATH : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state —

(a) whether it is a fact that the managements of Clayton-Lucas (T. V. S.) made the signing of individual undertaking by workmen as a pre-condition to admitting them to work after lifting the second lock-out ;

(b) whether the terms contained in the undertaking did not unilaterally modify the terms of the agreement signed by them in the presence of the Transport Minister ; and

(c) if so, the action taken by the Government to prevent this violation ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் :

(அ) சுந்தரம் கிளேட்டன் மற்றும் லூகாஸ் டி. வி. எஸ், ஆகிய நிறுவனத்தார் 29-9-77 முதல் இரண்டாவது கதவடைப்பை நீக்கி தொழிலாளர்களிடமிருந்து தனித்தனியாக எழுத்து மூலமாக உறுதி மொழி பெற்றுக் கொண்டு அவர்களை வேலைக்கு அனுமதித் தனர்.

(ஆ) இல்லை.

(இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ரா. உமாநாத் : 14 நாட்கள் நோட்டீஸ் கொடுக்கப் பட்டுள்ளதா இல்லையா என்று சொல்லுங்கள். குறிப்பிட்ட லாக் அவுட் லீகலா இல்லீகலா என்று சொல்லுங்கள். இதைப்பொறுத்த வரையில் ஸெட்டிலாகி உள்ளே போன பிறகு பர்னிச்சர்ஸ் அன்ட் ஃபிக்சர்ஸ் சிலபேர்கள் வெளியே கொண்டு வந்து டிஸ்ப்யூட்டாகி டி. வி. எல். ஸ்பாட்டில் போய் அன்லோட் செய்து தீர்க்கப்பட்டது. மண்டை மூடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 14 நாள் நோட்டீஸ் கொடுக்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா? அப்படியானால் அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்குத் தெரிந்த வரையில் லாக் அவுட் செய்ய வேண்டுமென்ருல் 14 நாட்கள் நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று தொழில் தகராறு சட்டத்தில் இல்லை.

இரண்டாவது, தொழில் தகராறு சட்டம் 25-எம்,-ல்-லே, ஆஃப் கொடுப்பதற்கு அதாவது 300 தொழிலாளர்களுக்கு மேல் உள்ள தொழிற்சாலையில் லே ஆ ப் கொடுக்க வேண்டுமென்ருல் பெர்மிஷன் வாங்க வேண்டும். 25-என்-ல் ரிட்ரேன்ச்மென்ட் பண்ண வேண்டுமென்ருலும் அரசின் அனுமதி பெற வேண்டும்.

அடுத்தது, ஓ-இதில் க்ளோஷர்-க்கு பெர்மிஷன் வாங்க வேண்டும். மூன்று விதம், அதாவது லே ஆ ப், ரிட்ரேன்ச்மென்ட், க்ளோஷர் இவைகளுக்கு பெர்மிஷன் வாங்க வேண்டும். இதை மீறினல் 25 க்யூ. ஆர். பிரகாரம் பிராசிக்யூஷன் செய்யலாம். இவ்வளவும் இருக்கிறது. லாக் அவுட்டைப் பொறுத்தவரை 14 நாட்கள் நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று தொழில் தகராறு சட்டத்தில் இல்லை. இதையும் இணைக்க வேண்டும் என்று மத்திய அரசுக்கு இந்த அரசு பரிந்துரை செய்திருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 635-யையும் சேர்த்து எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: இதில் சில வேறு விஷயம் சேர்ந்திருக்கிறது. தனியாக எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

திரு. ரா. உமாநாத்: இந்த இரண்டாவது லாக் அவுட் சம்பந்தமாக ஒரு தொழில் தகராறு செங்கற்பட்டு டிவிஷன் லேபர் ஆபீஸர் முன்னல் லாக் அவுட்-க்கு சம்பளம் வேண்டும் என்று ஏற்கனவே பஸ்ட் எக்ரிமென்ட், டெப்யுடி லேபர் கமிஷனர் முன்பாகச் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வொர்க் லோடு சம்பந்தமாக டிஸ்ப்யூட் செய்யப்பட்டது உண்மை தான? அரசாங்கத்தின் முன்னல் சீப் மினிஸ்டர் முன்னல் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தைக் கேட்காமல் இருப்பது சரிதான? இப்படி இரு சாராருக்கும் ஒரு ஒப்பந்தம் இருக்கிறதா? அது முடிந்து விட்டதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தொழில் தகராறு சட்டத்தின் இந்தப்பிரச்னையை தொழிற் சங்கம் எடுத்திருப்பதாகத் தகவல் இல்லை. இரண்டாவது முதலமைச்சர் முன்னல் ஏற்பட்டது தொழில் தகராறு சட்டத்தின் கீழ் செய்து கொண்ட, ஒப்பந்தம் அல்ல. ஒரு ஏற்பாடு. அதில் எல்லாவற்றையும் அந்த தொழிற்சாலை அதிபர்கள் நிறைவேற்றியிருக்கிருர்கள். எதையும் அவர்கள் மீறவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

முதலமைச்சர் முன்னால் செய்து கொண்ட ஏற்பாட்டிலுள்ள. எல்லாவற்றையும் நிறைவேற்றி விட்டார்கள் என்பதை மீண்டும் வலியுறுத்தித் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். வின்செண்ட்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழில் தகராறு சட்டத்தின் அடிப்படையில் இரு தரப்பின் இடையிலும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டதா? அது மீறப்பட்டுள்ளதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழில் தகராறு சட்டத்தின் கீழ் ஒப்பந்தம் ஏற்பட வேண்டுமானால், ஒன்று, 'டைரக்ட் நெகோஸியேஷன்' அதாவது நேரடி பேச்சு வார்த்தையின் மூலம் 18-1(1)-ன் கீழ் செய்து கொள்ளலாம். இரண்டாவது கன்ஸிலியேஷன், லேபர் கமிஷனர், அல்லது டெப்யூடி லேபர் கமிஷனர் முன்னால் தொழில் தகராறு சட்டத்தின் 12-(3)-ன் கீழ் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது. இந்த இரண்டு முறைகளின் கீழ் அல்ல. முதல்வர் முன்னால் செய்து கொண்ட ஏற்பாடு என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. க. சுப்பு: முதலமைச்சர் என்பது ஸ்டேட்டின் ஹையர் அத்தாரிட்டி. லேபர் விஷயத்தைப் பொறுத்தவரையில் லேபர் மினிஸ்டர் இருக்கின்றார் என்றாலும் அவருக்கு முதலமைச்சர், இருக்கின்றார் அப்படிப்பட்ட முதலமைச்சர் முன்னால் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தை மீறக் கூடிய அளவில் நிர்வாகம் செயல்பட்டிருக்கிறது. நிர்வாகம் எழுதி வாங்கிக் கொண்டுதான் தொழிலாளர்களை அனுமதிக்க வேண்டும் என்று எந்த தொழிலாளர் தகராறு சட்டத்திலாவது சொல்லப்பட்டிருக்கிறதா, அதற்கு மாறாக எழுதி வாங்குவது முறைதானா? இரண்டாவது இந்த லாக் அவுட் 'இல்லீகல்' என்று டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் சொல்லியிருக்கிறார். அப்படியல்ல என்று இப்போது லேபர், மினிஸ்டர் ஜஸ்டிபை செய்கிறார். இப்படிப்பட்ட தகராறுகளில் டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் ஏன் தலையிடுகிறார்? லேபர் மினிஸ்டருக்கு என்ன **டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் 'இல்லீகல்' என்கிறார். லேபர் மினிஸ்டர் 'இல்லீகல்' அல்ல என்கிறார். இப்படி ஒருவருக்கொருவர் முரண்பட்ட கருத்துக்களைச்சொல்ல வேண்டிய நிலை வருகிறது. காரணம் இதை ஒருவரே 'டீல்' பண்ணியிருந்தால் சரியாக இருந்திருக்கும். இது முறைதானா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன். . . . இரண்டாவது. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தயவு செய்து உட்காருங்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டிய தேவையில்லை. அமைச்சர்கள் எல்லோருக்கும் கூட்டுப் பொறுப்பு இருக்கிறது. ஒரு அமைச்சருக்குப் பதில் இன்னொரு அமைச்சர் பேசுவதில் எந்த வித தவறும் இல்லை. தயவு செய்து உட்காருங்கள்.

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

திரு. க. சுப்பு : கூட்டுப் பொறுப்பு இருக்கிறது என்பது தெரிந்தது தான். அதற்காக ஒரு அமைச்சர் 'இல்லீகல்' என்றும், இன்னொரு அமைச்சர் 'இல்லீகல்' அல்ல என்றும் சொல்வது முறைதானா என்பதைத்தான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்தப் பிரச்னையில் குறிப்பிட்டு ஒரு அமைச்சரைப் பற்றிச் சொல்லக் கூடாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கேள்விகள் நேரத்தில் குற்றச்சாட்டுகளைக் கூறக்கூடாது என்று விதி இருக்கிறது. இதில் மாண்புமிகு தொழிலாளர் நல அமைச்சர் அவர்களைப்பற்றி ஒரு 'ரிமார்க்கை' தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது முறைதானா என்பதைத் தாங்கள் பரிசீலிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 9—40)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சுப்பு அவர்கள் * * என்ற வார்த்தையைப் பயன்படுத்தியிருக்கிறார். அதை அவைக் குறிப்பிலே இருந்து நீக்க வேண்டுமென்று உத்தர விடுகிறேன்.

திரு. க. சுப்பு : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நோ. தயவு செய்து அமருங்கள். எக்ஸ்கியூஸ் மி. அனுமதிக்க முடியாது.

திரு. மு. கருணாநிதி? நண்பர் சுப்பு அவர்கள் கேட்ட கேள்வியில் * * என்று சொன்ன வார்த்தைகளை நீக்கி விடலாம். ஆனால் அவர் கேட்டது, தொழிற் துறை அமைச்சர் இருக்கின்றபோது, போக்குவரத்து அமைச்சர் தலையிட்டது என்பது. இதிலே தவறு இல்லை. அதற்கு வேண்டுமானால் பதில் சொல்லாமல் இருக்கலாம். * * என்று அவர் சொன்ன வார்த்தைகளை வேண்டுமானால் நீக்கி விடலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பதில் சொல்ல வேண்டாம் என்று தலைவரே சொல்லி விட்டார்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டாவது லாக் அவுட்டின்போது இன்டிவிஜுவல் அண்டர்டேக்கிங் கொடுக்க வேண்டுமென்று கோரியபோது, கனம் முதல் அமைச்சர்

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

1978 மார்ச் 20].

அவர்கள் முன்பாக வற்புறுத்தப்பட்டது. இப்போது அதுவும் இல்லை. அது சரியில்லை என்ற ஒரு சந்தேகமும் இருக்கிறது. அண்டர்டேக்கிங் முதலமைச்சரிடம் கொடுத்தால் போது மென்ற உடனேயே நிர்வாகத்தினர் முதலமைச்சரிடம் சென்று கொடுத்தார்களா? அதை அரசு தெரிவிக்குமா? அதை நிர்வாகம் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தனியார் ஒப்பந் தம் கேட்கக் கூடாது. முதலாளிகள் தனிப்பட்ட ஒப்பந்தம் கொடுக்கக் கூடாது. முதல் அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒப்பந்தம் செய்து கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னது உண்மைதான். முதல் அமைச்சர் அவர்களிடம் யாரும் கையெழுத்துப் போட்டுக் கொடுக்கவில்லை. முதலமைச்சருக்கு என்று எழுதி, என்னிடத் தில்தான் கொடுத்தார்கள். அப்படி 716 பேர்கள் கொடுத்தார் கள். அதை ஏற்றுக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லி, சுந்தரம்-கிளேட்டன் டி.வி.எஸ்.—லூகாஸ் சார்பில் திரு. பாலாஜி என்ப வரும் திரு. ரத்னம் என்பவரும் கையெழுத்துப் போட்டது உண்மை.

ஆனால், அதற்குப் பின்னால் சிலர் வயலென்ஸ் என்ற முறையில் ஈடுபட்டார்கள் என்ற காரணத்தைக் கூறி, அவர்கள் இதை ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. தாங்கள் கையெழுத்துப் போட்டதை ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது, அதைத் திரும்ப வாங்குகிறோம் என்று சொன்னார்கள். இதை இல்லை கல என்று சொலல முடியாது. இது ஒரு ஏற்பாடே தவிர, தொழிற் தகராறு சட்டம் 18 (1). 12 (3)-ன்படி செய்த ஒப்பந்தம் அல்ல. It is immcral, but it is not illegal.

திரு. சி. கோவிந்தராசன்: தலைவர் அவர்களே. இன்டஸ்ட் ரியல டிஸ்பியூட் ஆக்டின்படி. பப்ளிக் யூடிலிடி அல்லது எஸ்ஸென் ஷியல் சர்வீஸ் நிறுவனங்களில் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்வதாக இருந்தால் 15 நாட்களுக்கு முன்பு நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டும். அதைப் போல. அப்பேர்ப்பட்ட நிறுவனங் களில் முதலாளிகள் லாக்-அவுட் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்ன லும். அதேபோல நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டும். அறிவிக்க வேண்டும். இது கறாராக இன்டஸ்ட்ரியல டிஸ்பியூட் ஆக்டிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை ஒரு எஸ் ஸென்ஷியல சர்வீஸ் அல்லது பப்ளிக் யூடிலிடி கன்சர்ன் இல்லை யென்று கறாராகச் சொல்ல முடியுமா? அவர்கள் பாதுகாப்பிற்கு வேண்டிய சாதனங்களைச் செய்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால். அது எஸ்ஸென்ஷியல் சர்வீஸ் அலலது பப்ளிக் யூடிலிடி கன்சர்ன் ஆகும். அப்படிப்பட்ட முறையில் இது இன்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்பியூட்

[978 மார்ச் 20

ஆக்ட்படி தொழிற் தகராறு சட்டத்தின்கீழ் முன் அறிவிப்புக் கொடுக்கத் தேவையில்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் கருது கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, லாக்-அவுட் நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று எனக்குத் தெரிந்தவரையில் இன்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்பியூட் ஆக்டில் இல்லை. நான் செக்ஷன் கோட் பண்ணினேன். நீங்களும் எந்த செக்ஷன் என்று கோட் பண்ணினால் நலமாக இருக்கும், because man is fallible and is subject to correction

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே முதல் அமைச்சர் அவர்கள் முன்பாக ஒரு ஏற்பாடு நடந்திருந்தால் கூட, அது இருதரப்பையும் கட்டுப்படுத்தும். செட்டில்மெண் டைப் பொறுத்தவரையில் இல்லாமல் இருக்கலாம். ஆனால் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் முன்பு ஏற்றுக்கொண்டு சென்றவர்கள் ஒவ்வொரு தொழிலாளரிடமும் எழுத்துமூலம் எழுதி வாங்கி அவர்கள் பழி வாங்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பது இந்த அரசுக்குத் தெரியுமா? தொழிலாளர்களைக் காப்பாற்றுவோம் என்று முதல் அமைச்சர் அவர்கள் முன்பு கொடுத்த வாக்குறுதி பற்றி அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : நான் முன்பே சொன்னதுபோல, தொழில தகராறு சட்டத்தின் அடிப்படையில் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டு மீறியிருந்தால் தொழில் தகராறு சட்டம் 29 பிரகாரம் பிராசிகியூஷன் செய்யலாம். Breach of settlement

என்ற வகையில். ஆனால் இந்த ஒப்பந்தம் 25 எம். என். ஓ. பிரிவுகளை மீறியிருந்தால், 25 கியூ. ஆர். பிரகாரம் பிராசிகியூஷன் செய்யலாம். ஆனால் இந்த ஏற்பாடு இன்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்பியூட் ஆக்டை மீறியதாகத் தெரியவில்லை.

திரு. க. சுப்பு : முதலமைச்சர் முன்னிலையில நடந்த ஏற்பாடு என்றே வைத்துக்கொண்டாலும் அதை ஏற்றுக்கொண்டு அமுல் படுத்த மறுத்த நிர்வாகம் என்று தெரிந்த பிறகும், முதலமைச்சர் அவர்கள் போலீசை வாபஸ் வாங்கிவிடுவோம் என்று சொன்ன படி செய்யாமல் போலீசை அங்கு நிறுத்தி வைக்க வேண்டிய அவசியம் என்ன? முதலமைச்சர் பேச்சைக் கேட்காத நிறுவனத் திற்கு ஆதரவாக போலீசை நிறுத்தக் காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ் இராகவானந்தம் : மீண்டும் 'சொல்லிக் கொள்கிறேன். முதல்வர் அவர்கள் முன்னால் அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டதைச் செயல்படுத்தி விட்டார்கள். ஆனால்

[978-மார்ச் 20]

மீண்டும் ஒரு பத்து தினங்களுக்குள்ளாக வன்முறை ஏற்பட்டது என்று சொல்லி லாக் அவுட் செய்தார்கள். முதல்வர் அவர்கள் சொன்னதை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை என்று சொல்வது அவ்வளவு சரியல்ல. ஏற்றுக்கொண்டு முழுமையான ஒப்பந்தத்தை ஃபுல் இம்பிளிமெண்டேஷன்—செய்வதற்கு முன்னதாக வன்முறை நடந்தது என்ற காரணத்தைக் காட்டி 'லாக் அவுட்' செய்தார்கள். லாக் அவுட் சட்டபூர்வமானதா இல்லையா என்ற நிலை இல்லை. It is not illegal—லாக் அவுட் பர்மிஷன் வாங்கித்தான் செய்ய வேண்டுமென்று—இன்னும் சொல்கிறேன். சட்டத்தில் இல்லை. This Government cannot do it.

திரு. என். சங்கரய்யா : தொழிலாளர் நல அமைச்சர் அவர்கள் கூறுகிறார்கள்—டி.வி.எஸ். நிர்வாகம் செய்தது இல்லீகல் என்று இல்லாவிட்டாலும் இம்மாரல் என்று சொல்கிறார்கள். அதாவது நெறியற்றது ; தார்மிக முறையற்றது. இது சட்ட விரோதமானது என்பதைக் காட்டிலும் கூட, ஒரு பெரிய நிர்வாகம், ஒரு பெரிய கம்பெனியானது அரசாங்கத்தின் அமைச்சர் அவர்களால் நெறியற்ற முறையில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். முதலமைச்சர் முன்னால் செய்த ஏற்பாடு என்று வைத்துக் கொண்டாலும். அதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தது முறையற்றது. தார்மிக நெறிப்படி முரணானது என்ற காரணத்தால் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்காவிட்டால் இனி மேலும் முதலமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் இப்படிப்பட்ட ஏற்பாடுகள் நடைபெற்றால் அதையும் சட்ட விரோதமானது அல்ல என்ற முறையில் மீறினால், இந்த மாநிலத்தில் எப்படி தொழில் அமைதி ஏற்பட முடியும். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட காரியங்களை அமல் நடத்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மீண்டும் சொல்லுகிறேன். முதல்வர் அவர்களோடு ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்தை அவர்கள் மீறவில்லை. முதலமைச்சர் சொன்னவுடனேயே தொழிற்சாலையைத் திறந்து விட்டார்கள். ஆனால் அதற்குப் பின்னால் வன்முறை ஏற்பட்டது என்று சொல்லி லாக் அவுட் செய்திருக்கிறார்கள். அந்த லாக் அவுட் லீகலா, இல்லீகலா என்பதற்கு வழக்கு மன்றம் செல்ல வேண்டும். என்ஃபீல்டு இந்தியா லிமிடெட், மெடல் பாக்ஸ் கம்பெனி ஆகியவற்றில் தீர்ப்புக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டிலும் 50 சதவீதம் வேஜஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று தீர்ப்பு வழங்கியிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிற்சங்கம் லாக் அவுட் பற்றிக் கேட்கவில்லை. தொழிற்சங்கம் இதைப் பிரச்சினையாகக் கிளப்பவில்லை. அங்கு அமைதி நிலவுகிறது.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : அவர்கள் பழி வாங்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது; பழி வாங்கக்கூடாது என்று சொல்லுகிறார்கள். பழி வாங்குவது Victimisation என்றால் என்ன என்று தீர்ப்பே

இருக்கிறது. What is Victimisation? தொழிலாளி தனக்குப் பிடிக்காத தொழிற்சங்கத்தைச் சார்ந்தவன் என்ற காரணத்திற்காக முதலாளி அவனை வேலையை விட்டு நீக்குவது— ‘Punishment imposed is disproportionate to the offence that is said to have been committed. செய்ததாகக் கூறப்படுகிற குற்றத்திற்கு தண்டனை அதிகமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது இரண்டாவது. இவைகள்தான் பழிவாங்குதல் என்பதாகும். வேலையை விட்டு நீக்குவது, சஸ்பென்ஷன் செய்வது எல்லாம் பழிவாங்குவது அல்ல என்று தெளிவாக வழக்கு மன்றத் தீர்ப்பு இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

*635 வினா—மாண்புமிகு திரு. சி. கோவிந்தராசன்: தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) பாடி டி.வி.எஸ். நிறுவனங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களின் உண்மையான தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகள் யார் என்பதை முடிவு செய்ய தேர்தல் நடைபெறும் என்று அரசினால் கூறப்பட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், தேர்தல் எப்போது நடைபெறும்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: (அ) இல்லை. ஆனால் இந் நிறுவனங்களில் நடந்த தொழில் தகராறுகள்மீது ஏற்பட்ட உடன்பாடுகளில் சங்க நிர்வாகிகளைத் தேர்ந்தெடுத்தல் அல்லது விருப்பப்பட்டு சேர்த்தல் இவைகளில் உள்ள கருத்து வேறுபாடுகளை நல்ல முறையில் தீர்ப்பதற்குத் தொழிலாளர் நல இலாக்கா ஆராய்ந்து தகுந்த ஏற்பாடுகளை முறைப்படுத்தும் என்று உள்ளது.

(ஆ) நீதிமன்றத்தில் நிலுவையிலுள்ள வழக்குகள் முடிந்த பிறகு தேவை இருப்பின் இதுபற்றி நடவடிக்கை உரிய காலத்தில் எடுக்கப்படும்.

திரு. சி. கோவிந்தராசன்: பாடி டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் இப்படிப்பட்ட தொழிற் தகராறுகள் நடந்து கொண்டிருந்தபோது இந்த மன்றத்திலே முதலமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள்—இந்தத் தொழிற்சங்கத்தில் யார் தலைவராக ஆக்கப்படுவது என்பது ரகசிய வாக்கெடுப்பின் மூலம் அமைதி நிலவும்போது செய்யப்படும் என்ற அறிவிப்பை இந்த மன்றத்தில் கூறினார்கள். இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்னதாகத் தொழிலாளர் நல அமைச்சர்கூட அங்கு அமைதி நிலவுவதாகச் சொன்னார்கள். இப்போது ஒரு

1978 மார்ச் 20]

நிமிஷத்திற்கு முன்னால் கூட அங்கு அமைதி நிலவுவதாக அமைச்சர் சொல்லுகிறார்கள். அப்படி அமைதி நிலவும்போது தொழிற் சங்கத் தலைவர்களைத் தேர்ந்தெடுக்க ஏன் நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை ?

[முற்பகல் 9.50]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, உடன்பாட்டில் தேர்தலைப்பற்றிச் சொல்லியிருப்பதை இப்பொழுது படிக்கிறேன்—

"வேலை திரும்பத் தொடங்கிய பிறகு, சங்க நிர்வாகிகளை தேர்ந்தெடுத்தல் அல்லது விருப்பப்பட்டு சேர்த்தல் இவைகளில் உள்ள கருத்து வேறுபாடுகளை நல்லமுறையில் தீர்ப்பதற்கு தொழிலாளர் நல இலாக்கா ஆராய்ந்து தகுந்த ஏற்பாடுகளை முறைப்படுத்தும்."

இதுதான் ஒப்பந்தத்தில் கூறப்பட்டுள்ளது. இதில் பிரச்னை என்னவென்றால், அந்தத் தொழிற்சங்கத் தலைவர், சி.ஐ.டி.யூ. வைச் சேர்ந்தவர், தேர்தல் முறையாக நடத்தப்பெற்று சென்றவர் அல்ல. தலைவர் இராஜினமா செய்ய, இவர் இணைப்பு முறையில், அதாவது கோவாப்ஷன் என்ற முறையில் சென்றவர், ஒட்டுமொத்தமாக தொழிலாளர்களின் ஆதரவு பெற்றுச் சென்றவர் என்று சொல்ல முடியாது, கோவாப்ஷன் மூலமாகச் சென்றார். அப்படி அவர் தலைவராக வந்தது சரியாகாது என்று சிவில் சூட் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படி நடந்து கொண்டிருக்கும் பொழுது தேர்தலை வைத்தால் சப்ஜூடீஸ் ஆக வரலாம். அந்தத் தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்த அவர்கள்தான் இந்த நடவடிக்கையில் இனிஷியேட் செய்ய முடியும். நாமாகத் தலையிட முடியாது. இரகசிய முறையில் தேர்தலை நடத்த தொழிலாளர் இலாக்கா முன்வர வேண்டும் என்றால் அந்தத் தொழிற்சங்கம் கடிதம் எழுத வேண்டும். ஒரேயொரு தொழிற்சங்கம்தான் இருக்கிறது. அவர்களிடமிருந்து கடிதம் வரவில்லை. Trade Union Act of 1926, செக்ஷன் 10, பிரகாரம் அந்த டிரேடு யூனியனின் ரெஜிஸ்ட்ரேஷனை ரத்து செய்ய முடியும். அப்படியொரு முயற்சி, சட்டமன்றத்தில் எழுப்பப்படுகின்றதே தவிர தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளிடமிருந்து, இருக்கின்ற ஒரேயொரு தொழிற்சங்கத்திடமிருந்து எங்களுக்கு முறையீடு வரவில்லை. அவர்கள் அமைதியாக வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, தொழிலாளர்கள் இரகசிய வாக்கெடுப்பின் மூலம் தங்களுடைய தலைவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்தாலும் இந்த டி.வி.எஸ். நிறுவனங்களில்,

[1978 மார்ச் 3)

கிளேட்டன், லூக்காஸ், பிரேக்ஸ் இந்தியா போன்ற இடங்களில் அவர்கள் விரும்புகின்ற தலைவர் இல்லை என்றால் அங்கீகரிப்பது இல்லை என்று சொல்லப்படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? தொழிலாளர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்படும் தலைவர்களை அந்த நிர்வாகம் அங்கீகரிக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்று அரசாங்கம் கருதுகிறதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, அப்படியொரு புகார் இதுவரையில் வரவில்லை. இப்பொழுது பிரச்னை எழுப்பும் தலைவர் கோவாப்ஷன் மூலம் சென்றவர், சீக்ரெட் பேலட் மூலமோ, கைதூக்குவதன் மூலமோ தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர் அல்ல.

திரு. சி. கோவிந்தராசன்: தலைவரவர்களே, அந்தச் சங்கத்தினுடைய விதிமுறைகளில் கோவாப்ஷன் மூலமாகத் தலைவர் போகலாம் என்று இருந்த காரணத்தால்,—இன்றைக்கும் அப்படி இருப்பதால், அது இன்னும் திருத்தப்படவில்லை—அந்தத் தலைவர் கோவாப்ஷன் மூலம் சென்றார். இப்பொழுதுள்ள பிரச்னை என்னவென்றால் இந்தப் பிரச்னைக்குப் பிறகு அதனால் இந்த விளைவுகள் ஏற்படுகின்றன என்று உணர்ந்த அரசு, அமைதி நிலவும் பொழுது தொழிற்சங்கத் தலைவர் தேர்தலை சீக்ரட் பேலட் மூலம் நடத்தும் என்ற உத்தரவாதம் கொடுத்த பிறகும், அது அக்ரிமென்டில் இருக்கும்பொழுது, இப்பொழுது கோர்டில் இருக்கிறது என்றும், அவர்களிடமிருந்து முறையீடு வரவில்லை என்றும் கூறுவது சரியல்ல. நல்ல அமைதி நிலவும்பொழுது அந்தப் பிரச்னைகளைத் தீர்க்க வேண்டிய ஏற்பாடுகளை அரசு செய்ய முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே; அந்தத் தொழிற்சங்கச் சட்டம் மட்டுமல்ல, எந்தத் தொழிற்சங்கமாக இருந்தாலும் (Interim vacancies will be filled in by co-option) என்று இருக்கும். எனவே, அது புதிது அல்ல. இங்கே ஒரேயொரு தொழிற்சங்கம் இருக்கிறது. அந்தத் தொழிற்சங்கத்திலிருந்து, எங்களுக்கு முறையாக லேபர் ஆபீஸர் மூலம் சீக்ரட் பேலட்டில் தேர்தலை நடத்தி வைக்க வேண்டுமென்று அரசுக்கு முறையீடு வரவில்லை. அப்படி வந்தால் நிச்சயமாகப் பரிசீலித்து செயல்படுவதற்கு எல்லா நடவடிக்கைகளையும் இந்த அரசு எடுத்துக்கொள்ளும்.

1978 மார்ச் 20]

முடமானவர்களுக்கு மூன்று சக்கர வண்டிகள் வழங்கல்.

*636 வினா—திரு. வ. மு. சுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு சமூக நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கால் முடமானவர்களுக்கு மூன்று சக்கரவண்டி வழங்கும் திட்டம் தற்பொழுது கைவிடப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு செல்வி பி. டி. சரஸ்வதி: கால் ஊனமுற்றவர்களுக்கு முச்சக்கர வண்டிகள் வழங்கும் திட்டம் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. 1977–78-ல் 500 முச்சக்கர வண்டிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1978–79ஆம் ஆண்டும் 500 முச்சக்கர வண்டிகள் தொடர்ந்து வழங்கப்படும்.

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி: பேரவைத் தலைவரவர்களே ஊனமுற்றவர்களுக்கு முச்சக்கர வண்டிகள் கொடுப்பதில் மாவட்டத்திற்கு இவ்வளவுதான் கொடுக்க வேண்டுமென்று வரையறை இருக்கிறதா? எந்த அடிப்படையில் கொடுக்கப்படுகிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு செல்வி பி. டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே, தேவையின் அடிப்படையில் கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. செ. மெ. ராஜு: தலைவரவர்களே, உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு முச்சக்கர வண்டிகள் கொடுப்பதைப் போல காது கேளாதவர்களுக்கு காது கேட்கும் கருவி கொடுக்க அரசிடம் திட்டமுள்ளதா?

மாண்புமிகு செல்வி பி. டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே, குறிப்பாக பள்ளிச் சிறுவர்கள் 12 வயதிற்கு உட்பட்டவர்களுக்கு காது கேட்க முடியாதவர்களுக்கு இந்த அரசாங்கம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 300 காது கேட்கின்ற கருவிகளை இலவசமாக வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

திரு. மு. அரங்கநாதன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த ஊனமுற்றவர்கள் சென்னை நகர வீதிகளில் கேட்பாரற்ற முறையிலே நடைபாதைகளிலும் மற்றைய பகுதிகளிலும் திரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இவர்களைப் பிடிப்பதற்கு சென்னை மாநகராட்சி சுகாதார சட்ட விதிகளில் இடமில்லை. காவல் துறையினராவது அவர்களைப் பிடித்து பராமரிப்பு இல்லங்களில் சேர்ப்பதற்கு வகை செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு செல்வி பி. டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே நான் ஏற்கனவே மானியக் கோரிக்கையின் போது இதைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். தகுந்த முறையிலே பரிசீலித்து, கூடிய விரைவிலே முடிவெடுக்க இருக்கிறோம்.

[1978 மார்ச் 20

திரு. ரா. மார்க்கபந்து: தலைவரவர்களே, கால் முடம் ஆன வர்கள் எவ்வளவு பேர்கள் மனுக்களைத் தந்திருக்கிறார்கள்? அவர் களுக்கு, குறிப்பாக அரசாங்க உத்தியோகங்களில் முன்னுரிமை தர ஏதாவது உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு செல்வி பி.டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே, தனிக் கேள்வி போட வேண்டுகிறேன்.

திரு. ரா. க.சு. தண்டபாணி: தலைவரவர்களே, இது போன்ற கருவிகள் கிராமப்புறங்களிலே இதற்கு முன்னால் நடந்த ஆட்சி யிலே சரியாகக் கொடுக்கப்பெறவில்லை. இதில், மற்றொன்று; சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் போன்ற பிரதிநிதிகள்தான் அதிகாரி களை விட, எவ்வளவு முடம் ஆனவர்கள் இருக்கிறார்கள், எவ்வளவு முச்சக்கர வண்டிகள் தேவைப்படும் என்ற விவரங்களைத் தெரிந்து வைத்திருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக, சட்டமன்ற உறுப் னர்கள் மூலமாக அல்லது மக்கள் பிரதிநிதிகள் மூலமாக, எவ் வளவு வண்டிகள் தேவைப்படும் என்று கணக்கெடுத்து, உதவி அளிக்க அரசு முன் வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு செல்வி பி. டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தலைமையிலே ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, யார், யாருக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் பரிசீலித்து முடிவெடுக்கிறார்கள். தனிப்பட்டமுறையில் ஏதாவது அப்படி இருக்குமானால் தகவல் கொடுப்பார்களானால் அதுபற்றி அரசு முடிவெடுக்கும்.

திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, ஆளுங்கட்சி உறுப் பினர் கேள்வி கேட்கும்போது முன்பிருந்த ஆட்சியில் இத் திட்டங் கள் நல்ல முறையில் செயலாக்கப்படவில்லை யென்று சொன்னார். உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு முச்சக்கர வண்டிகள் வழங்குகின்ற திட்டமும், அதேபோல், பள்ளியிலே படிக்கின்றவர்களுக்கு, காது கேளாதவர்களுக்கு காது கேட்கும் கருவிகளைக் கொடுக்கின்ற திட்டமும், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில்தான் தொடங் கப்பட்டது. இப்பொழுது அமைச்சரவர்கள், முன்பிருந்த ஆட்சி யில் இது தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து இதுவரையில் இந்த காது கேட்கும் கருவிகளும் முச்சக்கர வண்டிகளும் எத்தனை பேர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன என்ற விவரத்தை அளிப்பார்களா?

மாண்புமிகு செல்வி பி.டி. சரஸ்வதி: தலைவரவர்களே, தனிக் கேள்வி போட்டால் தகவல் சேகரித்துச் சொல்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

பதநீர் இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்குக் கடன்கள்.

*637 வினு—திரு. தே. ஞானசிகாமணி: மாண்புமிகு கைத்தறி பஞ்சாலைகள் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா:—

பதநீர் இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் வழங்க அரசு என்ன நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: பதநீர் இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்குக் கடனும், மானியமும் கதர் கிராமத் தொழில் வாரியம், பம்பாய் கதர் கிராமத் தொழில் ஆணைக் குழுவிடமிருந்து வருடா வருடம் பெற்று வழங்குகிறது. வறட்சிக் காலங்களிலும் புயல் மற்றும் வெள்ளம் ஏற்படும் சமயங்களிலும் அரசு சிறப்பாக கடனும், மானியமும் வழங்கி வருகிறது.

திரு. தே. ஞானசிகாமணி: தலைவரவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பதநீர் இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்குப் பல ஆண்டுகளாக மானியமோ கடனே கொடுப்பதில்லை. ஆகவே, அவர்களுக்குத் தனியாக கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைத்து, அதன் மூலம், கடனும் மானியமும் கொடுக்க ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, பதநீர் இறக்கும் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருக்கக் கூடியவர்களுக்கு மானியமாக ரூ. 50-ம், கடனுக ரூ. 50-ம், கருவிகள் வாங்கக் கொடுக்கப்படுகிறது. அதைப்போல், அவர்கள் மூலதனச் செலவிற்கு ரூ. 250 கடனுக வழங்கப்படுகிறது. நான்கு ஆண்டுகளில் 4 சத விகிதம் வட்டியிலே, அவர்கள் திருப்பிக் கொடுத்தால் போதுமானது. ரூ. 200 வழங்குகின்ற திட்டமும் இருக்கிறது, எனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் குறிப்பிடுகிற பகுதியிலிருந்து அப்படிப்பட்ட மனுக்கள் வந்ததாகத் தெரியவில்லை. ஒருவேளை, அப்படி மனுக்கள் வந்தால், தனிப்பட்ட முறையிலும் கொடுக்கப்படும். அவர்கள், தாங்களாகவே கூட்டுறவு முறையில் அமைக்க கூட்டுறவுத் துறை மூலமாக வந்தால், கதர் கிராமத் தொழில் வாரியத்தின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வந்தால், வாரியத்தினுடைய கூட்டத்திலே வைத்து முடிவு செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

திரு. பொ. விஜயராகவன்: தலைவர் அவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் கூறும்போது சொன்னார்கள், வறட்சிக் காலங்களிலும், மற்றும் வெள்ளம், புயல் இருக்கும் காலங்களிலும் கடன் வழங்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். பதநீர் இறக்கும் தொழிலாளர்கள் 6 மாதம்தான் அந்த வேலையில் ஈடுபடுகிறார்கள். மீதமுள்ள 6 மாதம் அவர்கள் தொழிலிலே ஈடுபட வாய்ப்பில்லை. ஆகவே, தொழிலில் ஈடுபடாத காலங்களில், அவர்களுக்குக் கடன் வசதி செய்து தர அரசு முன் வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, பதநீர் இறக்குகின்ற காலம் 6 மாதம்தான். மீதமிருக்கிற 6 மாதங்களுக்குத் தொழில் செய்ய முடியாத சிரமம் இருக்கிறது. எனவேதான், பனந் தும்பு, நார், ஓலை இவைகளை எடுத்து, பயிற்சி நிலையங்களுக்கு அனுப்ப, ஒர்க்கிங் கேப்பிட்டல், மூலதனம் கொடுக்கிறோம். அதைத்தான் ரூ. 200, ரூ. 250 கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினுக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

(குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடம் பெற்றிருந்தால், உறுப்பினரால் அவ்வுரை சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.)

(முற்பகல் 10-00.)

3. வினுக்கள்-விடைகள் நேரத்திற்குபின் ஒழுங்குப் பிரச்னைகள் எழுப்புவது குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தினமும் இப்படி எல்லோரும் எழுந்திருந்து நிற்கிறீர்கள். கேட்டால் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் என்று சொல்லுகிறீர்கள். இதை எல்லாம் அனுமதித்தால் இதற்கே நேரம் சரியாக இருக்கும். என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லுகிறேன். நீங்கள் இனிமேல் ஒன்று செய்யுங்கள். முன் கூட்டியே என்னுடைய அறையில் வந்து, இன்ன காரணத்திற்காக நான் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் எழுப்பப் போகிறேன் என்று சொல்லிவிட்டால் அனுமதிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். இல்லை என்றால் அந்த பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், இங்கே பாயின்ட் ஆப் டிஸ் ஆர்டராக ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே, தயவு செய்து நாளையிலிருந்து நான் சொல்கிற முறையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். திரு. அம்பிகாபதி தயவுசெய்து அமரவேண்டும்.

திரு. க. சுப்பு: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். இது வேறு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: எனக்குத் தெரியும். நான் நேரத்தை சுருக்கமாக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறேன். நீங்கள் ஒத்துழைப்புக் கொடுக்க மனமில்லாமல், வேறு ஏதாவது எழுப்புவேன் என்பது வேண்டாமென்று சொல்கிறேன். திரு. அம்பிகாபதி அவர்களுக்கு முதலிலேயே சொன்னேன். தயவுசெய்து அமர வேண்டும்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 15-ந் தேதி இந்த அவையிலே காவல்துறை மானியத்திலே 8 மணி நேர வேலை வேண்டும் என்று பேசினேன். ஆனால் நெல்லை மாவட்ட தினமலர் பத்திரிகையில் 24 மணி நேரம் வேலை வாங்க வேண்டும் என்று போட்டிருக்கிறார்கள்.

1978 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உட்காருங்கள். திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் விதிகளை நன்ருகத் தெரிந்தவர்கள்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : தலைவர் அவர்களே, எழுதிக் கொடுத்தால் நீங்கள் அனுமதிக்கிறீர்களா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதைக் கூட இங்கே கேட்கக் கூடாது. பேரவைத் தலைவர் அனுமதி இல்லாமல் பேசக் கூடாது. பேரவைத் தலைவர் மீது களங்கம் கற்பிக்கக் கூடாது. அதைப்பற்றி நீங்கள் எழுதிக் கொடுங்கள்.

திரு. க. சுப்பு : தலைவர் அவர்களே, இந்த நேரம் ஜீரோ அவர் மாதிரி 242-ன் கீழ் எழுப்புகிருர்கள். ஆனல் ஒழுங்குப் பிரச்னை என்பது திடீரென்று வருவது. அதை எழுதிக் கொடுங்கள் என்று சொன்னல் எங்களுக்கு ஆபத்து வந்துவிடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :- பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் எழுப்பக் கூடாது என்று சொல்லவில்லை. நீங்கள் உண்மையான பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் ரெய்ஸ் பண்ணி இருப்பீர்கள், ஒத்துக் கொள்கிறேன். அதைப் பார்த்து மற்றவர்களும் நானும் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், நானும் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் என்று தொடர்ந்து எழுப்புவதைத் தவிர்க்கலாம் என்பதற்காகத் தான் சொல்கிறேன். இந்த அவையின் நேரம் வீணுகக் கூடாது, உறுப்பினர்களுக்குள்ள உரிமையைப் பறிக்கவில்லை.

4. தகவல் கோரல்.

(அ) டெல்லி செல்லும் தமிழ் நாடு விரைவு ரயில் வண்டியில் தமிழிலும் அறிவிப்பு செய்வது குறித்து.

திரு. துரை முத்துசாமி : பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன். மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலிருந்து டெல்லிக்குப் போகிற தமிழ்நாடு எக்ஸ்பிரசில் செய்தியும் அறிவிப்பும் ஆங்கிலத்திலும் இந்தியிலும் சொல்கிருர்கள். தமிழிலே சொல்ல வேண்டும் என்று நாங்கள் சென்றபோது கூட, பொது நிறுவனங்கள் குழுவில் சென்றபோது கூட, சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் கருத்தைத் தெரிவித்தோம்.

ஆனல், அதற்கு எந்தவிதத் தகவலும் வரவில்லை. எனவே மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மத்திய சர்க்காரோடு தொடர்பு கொண்டு இதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று தெரிவித்து கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சட்ட மன்ற உறுப்பினர் யாரிடம் எழுதிக் கொடுத்தார் என்பது பற்றி எனக்குத் தகவல் இல்லை. இது பெரிய பிரச்சினை. அவையிலே அனைவரும் கூடி

முடிவெடுத்தால் நான் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயார். இந்த விதியின் கீழ் இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும், இந்த விதியின் கீழ் அவையை ஒத்திவைக்க வேண்டும் என்று எல்லோரும் சொல்வீர்களானால் அதைப் பற்றி விவாதிக்கலாம். பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரே இப்பொழுது எழுப்ப வேண்டாம் என்று சொல்கிறேன். ஆனால், நீங்கள் பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன் என்று சொல்லுகிறீர்கள். தயவுசெய்து உட்காருங்கள்.

(ஆ) உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள கேள்விகளுக்குப் பல மாதங்கள் ஆகியும் பதில் வராதது குறித்து.

திரு. மு. அரங்கநாதன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே தங்களிடம் இரண்டுமுறை தெரிவித்தேன். தங்கள் அறையிலேயும் தெரிவித்தேன். 11-7-1977 அன்று 3 கேள்விகள் கொடுக்கப்பட்டு 8 மாதங்கள் கடந்து விட்டன ஒரு கேள்விக்கும் பதில் வரவில்லை. கேள்விகளுக்கு இத்தனை நாட்களுக்குள் பதில் வரவேண்டும் என்று விதியிருக்கிறது. அப்படி விதி இருந்தும் இந்த 8 மாதங்களாகப் பதில் அனுப்பாத அதிகாரிகள் மீது தாங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தயவுசெய்து உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்தை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஒரு கேள்விக்கு 42 நாட்களுக்குள் பதில் வரவில்லை என்றால் அதைப் பற்றி எழுப்புவதற்கு உறுப்பினர்களுக்கு உரிமை உண்டு. அது ஏன் வரவில்லை என்று அமைச்சர் அவர்களது கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இந்த அவையிலே அமைச்சர் அவர்கள் 42 நாட்களுக்குள் பதில் தெரிவித்துவிட்டால் நல்லது. பல கேள்விகளுக்கு 4, 5 மாதங்கள் ஆகியும் பதில் வரவில்லை. அவைகளைத் துரிதப்படுத்தி சீக்கிரமாகக் கொடுப்பதற்கு நான் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறேன்.

(இ) ஒத்திவைக்கப்பட்ட வினாக்கள் மீண்டும் எப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்பது குறித்து.

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : 11—3—1978-ஆம் தேதி அன்று மருத்துவத்துறை சம்பந்தமாகக் கேள்விகள் ஒத்திவைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்குப் பிறகு வந்த கேள்விகளுக்குப் பதில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. அந்தக் கேள்விக்களுக்குப் பதில் சொல்லவில்லை. அவைகளுக்கு எப்போது பதில் சொல்லப்படும் என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களுடைய வேண்டுகோளுக்கிணங்க, அவர்களுக்கு வேறு பிரச்சினைகள் இருக்கிற காரணத்தால் ஒத்தி வைக்கப் பட்டுள்ளன, அந்தக் கேள்விகள் கட்டாயம் வரும். வராமல் போகாது. அமருங்கள். அமருங்கள்.

5. உரிமைப் பிரச்சினை "மக்கள் குரல்" பத்திரிகையில் தவருன செய்தி வந்துள்ளதாகக் கூறப்படுவது குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ரா. உமாநாத் அவர்கள் "மக்கள் குரல்" நாளிதழ் மீது ஒரு உரிமை மீறல் பிரச்னை எழுப்ப அனுமதி கேட்டுள்ளார். அவருக்கு அதை எழுப்ப அனுமதி அளிக்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, 44-வது அரசியல் திருத்தச் சட்ட விவாதத்தின்போது. நான் கடைசியில் பேசுகிறபோது அரசியல் குற்றங்களுக்காக திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்களை நீதிமன்றத்தில் வைத்து விசாரிக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். நான் பேசி முடித்த உடனே மாண்புமிகு நண்பர் மாரிமுத்து அவர்கள்எழுந்து சமீபத்தில்நடந்து இருக்கும்தேர்தல் 'அவர்கள் 'மக்கள் தலைவி' என்று நிரூபிக்கப்பட்டு விட்டது, ஆகவே, அதற்காக மறுபடி ட்ரையல் தேவை இல்லை என்று கூறினர். உடனே நான் எழுந்து, இந்திய நாட்டிலுள்ள பெருவாரியான மக்கள் அளித்த தீர்ப்பு "அவர்கள் தலைவி அல்ல" என்று சொல்லி, அதைக் கான்டிரடிக்ட் பண்ணி, அந்த மக்கள் தீர்ப்பு பிரச்சினை வேறு, செய்த குற்றத்திற்கான தீர்ப்பு வேறு என்ற முறையில் பதில் சொன்னேன்.

எல்லாப் பத்திரிகைகளும் அந்த பதில், கான்டிரடிக்ஷன், இரண்டையும் சேர்த்து பப்ளிஷ் செய்து இருக்கின்றன. ஆனல், இந்த ஒரு பத்திரிகை மட்டும், "இந்திய நாட்டிலுள்ள பெருவாரியான மக்களின் தலைவி அல்ல" என்ற போர்ஷனை கட் பண்ணி தேர்தல் தீர்ப்பு வேறு. இது வேறு என்று என்னுடைய பதிலாகக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அருமை நண்பர் திரு.மாரிமுத்து அஸர்ட் பண்ணியதற்குப் பிறகு "தேர்தல் தீர்ப்பு வேறு" என்று படித்தால், நான் தேர்தல் தீர்ப்பை ஏற்றுக் கொள்கிற மாதிரியாகும். நான் கான்டிரடிக்ட் செய்ததையும் பப்ளிஷ் செய்து இருக்க வேண்டும். அவர்கள் இப்படி பப்ளிஷ் செய்து இருப்பது நான் பேசியிருப்பதை "மியுடிலேட்" பண்ணியதாகும். இது என்னுடைய கட்சியின் அரசியல் நிலைக்குத் தவருக இருக்கிறது. அந்த நிருபர் தப்பாகச் சொல்லி இருக்க முடியாது. உங்களுடைய ரிகார்டுகளிலும் கரெக்ட்டாக இருக்கிறது. அந்தத் தவறை அந்த மானேஜ்மென்டார் செய்து இருப்பார்கள். அவர்கள் இந்திரா காந்தி தலைவி என்று கருத்துக் வைத்துக் கொள்வதில் தவறு இல்லை. ஆனல், Let them not put their ideas into my mouth அது தான் நான் சொல்ல விரும்புவது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உரிமைப் பிரச்னை பத்திரிக்கை மீது இருப்பதால், அவர்களுக்கு எழுதிக் கேட்டு பதில் வந்த பின்னர் என் தீர்ப்பை அளிக்கிறேன்.

6. அறிவிப்புகள்.

(அ) ஓர் உறுப்பினரின் உரையில் சில பகுதிகளை நீக்குவது குறித்த பேரவைத் தலைவரின் அறிவிப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 16—3—1978 அன்று இப்பேர்வையில் காவல் துறை மற்றும் தீயணைப்புப் பணிகள் குறித்த மானியக் கோரிக்கைகளின் மீதான விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு பேசுகையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்கள் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் வின்சென்ட் மீது ஒரு குற்றச்சாட்டை கூறினார். அப்போது குறுக்கிட்டுப் பேசிய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் '' இதுபற்றி முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது விளக்கினால் எனக்கு உதவியாக இருக்கும் '' என்று குறிப்பிட்டார்.

அப்போது மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் '' கோப்புகளைப் பார்த்ததுபோல மாதிரி என்று அந்தக் கருத்தினைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். போல, மாதிரி என்பதெல்லாம் போலி என்பதன் மறு பெயர் என்றுகூடச் சொல்லலாம். நான் அப்படி எடுத்துக் கொள்கிறேன். இருந்தாலும், மாண்புமிகு நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்களுக்கு இன்னமும் நேரம் இருக்கிறது. அவர்கள் சொல்லியதற்கு ஆதாரம் இல்லை என்றால் வருத்தத்தோடு திரும்பப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் '' என்று குறிப்பிட்டார்கள்.

'' ஆதாரம் இருக்குமானால் அந்த ஆதாரத்தை வைத்துக் கொண்டு பேச வேண்டுமே தவிர இருக்கிறது, இருக்கிறது என்று சொல்லாமல் அந்த ஆதாரத்தை உடனடியாகக் காட்டினால் நான் தீர்ப்புச் சொல்ல முடியும். ஆகவே, அந்த உறுப்பினரவர்கள் அந்தப் பிரச்சினையில் எனக்கு ஆதாரம் காட்ட வேண்டுமென்றும் இப்போது இந்தப் பிரச்சினையை விட்டுவிட்டு வேறு பிரச்சினையைப் பேச வேண்டுமென்றும் கேட்டும் கொள்கிறேன் '' என்று பேரவைத் தலைவர் குறிப்பிட்டபோது, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் '' நீங்கள் தீர்ப்புக் கூறும் வரையில் இந்தச் செய்தி பதிவேட்டில் ஏற வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன் '' என்று கூறியதற்கிணங்க, '' நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்களை அந்தப் பிரச்சினை பற்றிய பேச்சிற்கான ஆதாரங்களை நான் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து தீர்ப்பு சொல்லும் வரையிலும் அதனை வெளியிட வேண்டாமென்று தீர்ப்பு அளிக்கிறேன் '' என்று பேரவைத் தலைவர் குறிப்பிட்டார்.

இது பற்றி, மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்களிடம் விளக்கம் கேட்டதற்கு, குற்றச்சாட்டை சொல்லி, இது உண்மையா, பொய்யா என்பதற்கு முதல்வர் கண்டுபிடிக்க

வேண்டும் என்று, தான் சொல்வதற்கு முன்னால் குறுக்கீடுகள்வந்து விட்டன என்று விளக்கம் அளித்துள்ளார். எனவே அவர் பேசிய தற்கு தகுந்த ஆதாரம் இல்லை என்பதுதான் தெளிவாகிறது.

இம்மாதிரி குற்றச்சாட்டை ஒருவர் மீது ஒருவர் சொல்லி விட்டு, அவ்வாறு இருக்கின்றதா, பேசப்படுகின்றதா என்று சொல்லி அதிலிருந்து விலகிக் கொள்வதில், அவையினது கண்ணியம் காக்கப்படுவது இல்லை என்று நான் கருதுகிறேன். மேலும் இம்மாதிரி குற்றச்சாட்டுக்களைக் கூறும்போது அது எந்த உறுப்பினரைப் பற்றியதாகவோ, அல்லது அமைச்சரைப் பற்றியதாகவோ இருக்கிறதோ அதற்கான ஆதாரங்களைக் காட்டி பிறகு பேரவைத் தலைவர் அனுமதித்தால், சம்பந்தப்பட்ட உறுப்பினர்களுக்கு அல்லது அமைச்சருக்கு முன்அறிவிப்புக் கொடுத்து விட்டு அவையில் எழுப்புவதுதான் பாராளுமன்ற முறை. ஆனால், இவ்வவையில் இம்மாதிரி முறைகள் கடைப்பிடிக்கப்படுவதில்லை. ஆயினும், இம்மாதிரிக் குற்றச்சாட்டுக்கள் கூறுவதற்கு ஒரு முற்றுப் புள்ளி வைக்கும் வகையில், இம்முறைகளைப் பின்பற்றுவதுதான் பாராளுமன்ற நடைமுறைகளுக்குச் சிறந்தது. இம் மரபைப் பற்றி பாராளுமன்ற விதிகளில் சிறப்பாக ஒரு விதி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. அது பின்வருமாறு :—

"No allegation of a defamatory or incriminatory nature shall be made by a member against any person unless the member has given previous intimation to the Speaker and also to the Minister concerned so that the Minister may be able to make an investigation into the matter for the purpose of a reply :

Provided that the Speaker may at any time prohibit any member from making any such allegation if he is of opinion thae such allegation is derogatory to the dignity of the House ol that no public interest is served by making such allegation. (Rule 353 of Lok Sabha Rules)

நம் விதிகளில் இம்மாதிரி ஒரு விதி சேர்க்கப்படும் வரையில்' இம் மன்றத்தில் பா'ராளுமன்ற மரபாக இது கையாளப்பட வேண்டும் மென்று நான் தீர்ப்புக் கூறுகிறேன்.

எனவே, இனிமேல் எந்த உறுப்பினரும் வேறொரு உறுப்பினர் பற்றியோ அல்லது அமைச்சரைப் பற்றியோ அல்லது அமைச்சரின் பொறுப்பின் கீழ் பணியாற்றுகின்றவர்களைப் பற்றியோ குற்றம் சாட்டுவதாக இருந்தால், அவற்றைக் கூறுவதற்கு முன் பேரவைத் தலைவருக்குக் காட்டி அவரது முன் அனுமதி பெற்றுத் தான் கூறவேண்டும். அனுமதி பெறாது, பொறுப்பேற்காது பேரவையில் பேச அனுமதிக்கப்பட மாட்டாது,

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்கள் தகுந்த ஆதாரங்கள் எனக்குக் காட்டவில்லையாதலால், அவர் கூறிய குற்றச்சாட்டுகள் பற்றிய குறிப்புகள் எல்லாம் பதிவேட்டிலிருந்து நீக்கப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவிடுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-10)

(7) அவையில் அமைச்சர் மீதோ அதிகாரிகள் மீதோ, உறுப்பினர்கள் மீதோ ஆதாரம் காட்டிய பின்னரே குற்றச்சாட்டு செய்ய வேண்டுமென்கின்ற பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பு.

*திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, கொண்டுவரப்பட்ட உரிமைப் பிரச்சினையை ஒட்டி தாங்கள் தெரிவித்திருக்கிற கருத்துக்களை பெருமளவுக்கு ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஆனால்; இடையிலே தாங்கள், எதிர்காலத்திலே சட்டமன்றம் எந்த விதி முறையின்கீழ் இயங்க வேண்டும் என்பதை விளக்கும் வகையில் உறுப்பினர் ஒருவர் பேசுகின்றபோது குறிப்பிடுகின்ற குற்றச்சாட்டு அமைச்சரைப்பற்றியோ அதிகாரி பற்றியோ அல்லது நிர்வாகம் பற்றியோ நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற சீர்கேடு பற்றியோ குறிப்பிட வேண்டுமென்றாலும் முன்னதாக ஆதாரம் காட்டிவிட்டுத்தான் கூறவேண்டுமென்று கூறுவதானால் அதற்குச் சட்டமன்றம் தேவையில்லை.

நிர்வாகத்தில், அமைச்சர்கள், அதிகாரிகள், செயலாளர்கள் பற்றி வருகின்ற புகார்களைக் கூட ஆதாரம்காட்டிப் பேசவேண்டுமென்றால் அதில் அர்த்தம் இருக்காது. நிர்வாகம் என்பது வேறு, தனிப்பட்டவர் என்பது வேறு. நிர்வாகத்தில் இலட்சம் ரூபாய்க்கு கான்ட்ராக்ட் விட்டதில் தவறு நடந்திருக்கிறது என்று சொல்லும் போது அதற்கு ஆதாரம் காட்டிவிட்டுத்தான் பேச வேண்டும் என்று சொல்வது எந்த விதத்திலும் சரியல்ல. நிர்வாகம், தனிப்பட்டவர் என்பதைப் பிரித்துப் பார்க்க வேண்டும் ; இரண்டும் ஒன்றல்ல. நிர்வாகத்தைப்பற்றிக் குறிப்பிடும்போது ஆதாரம் காட்டித்தான் பேசவேண்டுமென்பது உறுப்பினர்களின் உரிமையைப் பறிப்பது ஆகும். எதிர்க் கட்சிக்காரர்களுக்கு இருக்கின்ற முதல் உரிமையே அதுதான். ஆகவே, அந்த வகையில் தங்களுடைய தீர்ப்பை மாற்றியமைக்க வேண்டும் ; அதுபற்றித் தெளிவாகப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. என். சங்கரய்யா : தலைவரவர்களே, எங்களுடைய கட்சியின் சார்பிலும் மாண்புமிகு திரு அன்பழகன் அவர்கள் கூறிய கருத்துக்களை வரவேற்கிறேன். நாம் இதுபற்றி ரூல்ஸ் கமிட்டியிலே கலந்து பேசி, அதற்குப் பிறகு முடிவு செய்வதுதான் சரியானது. நிர்வாகத்தில் இருக்கக் கூடியவர்கள் பற்றி புகார்

பொதுவாகச் சொல்லப்படும்போது, அதை முன்கூட்டியே ஆதாரம் காட்டிவிட்டுத்தான் சொல்ல வேண்டுமென்பது பொருத்த முடையதல்ல ; அது சரியும் அல்ல. அது உறுப்பினர்களின் உரிமையைப் பாதிப்பதாகும். ஆகவே, தங்களுடைய தீர்ப்பில் மாற்றம் தேவைப்படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் அதற்கு விளக்கம் சொல்கிறேன். பொதுவாக, நிர்வாகத்தைப்பற்றிக் கூறும் போது ஆதாரம் காட்டிவிட்டுத்தான் பேசவேண்டும் என்று சொன்னால் அது உறுப்பினர்களின் உரிமையைப் பறிப்பதாகும். குறிப்பிட்ட ஒரு அதிகாரி பற்றியோ அல்லது ஒரு குறிப்பிட்ட நபரைப் பற்றியோ தனிப்பட்ட முறையில் குற்றச்சாட்டு சொல்வ தாக இருந்தால் அதற்கு என்னுடைய அனுமதியை முன்னதாகப் பெற வேண்டும் ; என்னுடைய அறையிலே அதற்கான ஆதாரத்தைக் காட்டி அனுமதியைப் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய தீர்ப்பு. பொதுவாக ஒரு இலாகாவைப் பற்றியோ அல்லது நிர்வாகத்தைப் பற்றியோ குறை சொல்வது பற்றி நான் ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. மொத்தத்தில் சீர்கேடு பற்றி சொல்வதற்கு ஆதாரம் காட்ட வேண்டுமென்று நான் கூறவில்லை. குறிப்பிட்ட அதிகாரியின் பெயரைச் சொல்லக்கூடாது என்று ஏற்கெனவே நம்முடைய இந்த மன்றத்தில் மரபு இருக்கிறது. அந்தமாதிரியாகத்தான் தனிப்பட்டவர் மீது குற்றஞ்சாட்டும்போது, ஆதாரம் இல்லாமல் சொல்லக் கூடாது என்று தீர்ப்பு கூறியிருக்கிறேன்.

திரு. மு. கருணாநிதி : பேரவைத் தலைவர்வர்களே, நான் சில நேரங்களில் விவாதங்களிலே கலந்து கொண்டு பேசுகிறபோது குறிப்பாக நட்சத்திர இரவு போன்ற நிகழ்ச்சிகளில் சில அதிகாரி கள் கெடுபிடி வசூலைக் கையாண்டார்கள் என்பதற்கான ஆதாரம் இருக்கிறதா என்று கேட்பதற்கு முன்பே கூட அவர்கள் கைப்பட எழுதிய அறிக்கைகளை இங்கே படித்துக் காட்டினேன். அது தவறாக இருக்குமேயானால் அமைச்சரவர்கள் குறுக்கிட்டோ அல்லது சம்பந்தப்பட்டவர்கள் குறுக்கிட்டோ அதனை எடுத்துச் சொல்லி அந்த ஆதாரங்களைக் கேட்பார்களேயானால் அதைத் தருவதில் நான் தயாராக இருந்திருப்பேன்.

அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் ஆதாரங்களைக் கொடுக்க முடிய வில்லை என்றால் அவையினுடைய நடவடிக்கைக் குறிப்பிலிருந்து ஆதாரம் இல்லாமல் பேசிய கருத்துக்களை நீக்குவதற்கு தங்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. அதைத்தான் தாங்கள் பயன்படுத்த வேண்டுமேயல்லாமல் நாங்கள் பேசப் போகின்ற கருத்துக்களை இவைகள் பற்றி பேசப் போகிறோம் என்று முன்னரே அறிவித்து விட்டுத்தான் பேசவேண்டும் என்பது அவ்வளவு சரியாக இந்த சட்டமன்றத்திலே அமையாது என்பதுதான் என்னுடைய கருத் தாகும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் எடுத்துச் சொன்ன கருத்துக்களின் உணர்வு ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய ஒன்றுகும். அதிகாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் அவர்கள் நிர்வாகத்திலே செய்கின்ற மிஸ்மேனேஜ்மென்ட், லேப்ஸஸ் ஆகியவைகளைப் பற்றிச் சொல்வதற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு உரிமை உண்டு.

ஆனல் அதே நேரத்தில் தனிப்பட்ட முறையில்—உதாரணத்திற்கு அவர் இந்த இடத்திலே லஞ்சம் வாங்கினர் அல்லது இன்ன தவறுகளைச் செய்தார் என்று தனிப்பட்ட முறையில் வருகிற போது—அதாவது ஸ்பெசிபிக் சார்ஜஸ் வருகிறபோது முன் கூட்டியே மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவருக்கு அல்லது துணைத் தலைவருக்கு அறிவித்துவிட்டால் அதுபற்றிய தகவல்களைச் சேகரித்து வருவதற்கு பேரவைத் தலைவருக்கும் ஒரு வாய்ப்பு கிடைக்கும்.

உதாரணமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் சங்கரய்யா அவர்கள் பேசுகிறபோதும், மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவரவர்கள் பேசும்போதும் குறிப்பிட்டதுபோல ஒரு கான்ட்ராக்ட் விடுகிறேம், அந்த கான்ட்ராக்ட்டிலே தவறு நடந்திருக்கிறது என்பது வேறு, அந்த கான்ட்ராக்ட்காரரிடத்தில் பணம் வாங்கிக் கொண்டு கொடுத்தார் என்பது வேறு.

ஆகையால் லேப்ஸஸ், மால் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் போன்றவைகளைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்வதற்கு நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு உரிமை உண்டு. நம்முடைய சட்டமன்ற விதிகளிலே கூட 68ஆவது விதியில் இரண்டாவது பிரிவில் 3ஆவது பாராவில்

it shall not refer to the conduct or character of a person except in his official or public capacity

என்று இருக்கிறது. மூன்ருவது பிரிவு முழுமையாக என்ன சொல்கிறதென்ருல்

In order that a motion may be admssible it shall satisfy the following conditions, namely:

x x x

(iii) it shall not refer to the conduct or character of a person except in his official or public capacity.

அவர்களுடைய அஃபிஷியல் or பப்ளிக் கெப்பாசிட்டி பற்றி ரெஃபர் பண்ணுவதற்கு உரிமை உண்டு. ஆனல் தனிப்பட்ட முறையில் சில குற்றச் சாட்டுகள் வருகிறபோது பேரவைத் தலைவருக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். ஆகவே, இந்தக் கருத்து உரிமைகளைப் பறிக்க வேண்டும் என்பதல்ல. முன்னுரிமை பெற்றுவிட்டால் பிரச்சினைக்கு இடம் இல்லாமல் சுமுகமாக முடியும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

திரு. க. அன்பழகன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, தாங்கள் சொல்கிற அதே கருத்துக்கு முன்னனுமதி பெறுவது என்பது வரையறுக்கப்பட்டதாக ஆகிவிடக் கூடாது. நான் இதே அவையில் சில குற்றச்சாட்டுகள் பற்றிப் பேசி இருக்கிறேன். தனிப்பட்ட முறையில் ஒருவரைக் களங்கப்படுத்துவதாக இருந்தால் அவற்றுக்கு முன்னனுமதி பெற வேண்டுமென்றால், தனிப்பட்ட முறையில் ஒருவரைக் களங்கப்படுத்துவதா அல்லவா என்பதற்கு இடையிலே இருக்கும் வித்தியாசம் மிகக் குறுகலான ஒன்றுதான்.

எனவே, அங்கத்தினர்கள் குற்றச்சாட்டுகள் சொல்வதை அவையிலே அனுமதிக்க வேண்டும். தனிப்பட்ட முறையில் களங்கப்படுத்துகின்ற முறையில் அமையுமானால் அவைத் தலைவர் உடனே எச்சரித்துத் தடுக்க வேண்டும். முன்னனுமதி பெற வேண்டும் என்பதன் மூலம் சபாநாயகரிடத்தில் கேட்டுக் கொண்டு குற்றச்சாட்டு சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் பல குற்றச்சாட்டுகள் சொல்ல முடியாமலே போய்விடும். இந்த அவையிலே கூறுவதற்கு முன்னனுமதி கேளுங்கள் என்று சொல்கிறீர்கள். ஆனால் அப்படிப்பட்ட குற்றச்சாட்டு யாரையும் களங்கப்படுத்துவதற்காக அல்ல, நிர்வாகத்தைச் சீர்படுத்துவதற்காகவே அப்படியெல்லாம் பேச வேண்டியிருப்பதால் அவற்றை நீங்கள் முதலில் தங்களுக்கு அறிவிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அவையிலே பங்கு பெறக்கூடிய உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்துரைப்பதே கடினமாகும்.

[முற்பகல் 10-20]

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தாங்கள் கூறுவது ஒருவேளை நல்ல நோக்கோடு கூறியிருந்தாலும் ப்ராக்டிக்கல் டிபிகல்டீஸ் வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நடைமுறையில் சிலரைப் பற்றி நாங்கள் குற்றச்சாட்டு கூறவேண்டுமென்றால் சட்டசபையில் தங்களிடம் வந்து சொல்லி உரிமை பெறவேண்டுமென்றால் தாங்கள் விசாரித்துத்தான் உரிமை வழங்க முடியும். அப்படி தாங்கள் விசாரித்து உரிமை வழங்குவது என்றால் சட்டசபையில் நாங்கள் எடுத்துக் கூறுவதற்குள் காலம் கடந்துவிடும். ஆக, நடைமுறையில் அந்தச் சிக்கல் இருக்கிறது. தங்களிடம் தகவல் சொல்லிவிட்டுச் சொல்ல வேண்டும் என்று சொன்னால் ஓரளவிற்கு அது பொருத்தமாகயிருக்கும்.

ஆனால் முன் அனுமதி பெறவேண்டுமென்றால், அது நம் விதிமுறைகளில் கூட அப்படி இல்லை. நமது விதிகளில் கூறுவது என்னவென்றால், குற்றச்சாட்டுகளைக் கூறுகிற உறுப்பினர் பொறுப்பேற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்ற அளவில்தான் விதிகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, நமது விதிமுறைகளை மாற்றியமைப்பது வரையில் இதுவரை நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிற வழக்கத்தையொட்டி செயல்பட வேண்டுமே தவிர பாராளுமன்ற விதிமுறைகளைச் சுட்டிக்காட்டுவது என்பது முறையாகாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு ஜேம்ஸ் அவர்களுக்கு நான் சொல்கிறேன். உங்களுக்கும் எனக்கும் அதிக வித்தியாசம் இல்லை. நான் சொல்வது என்னவென்றால், விசாரித்து அனுமதிக்கிறேன் என்பதல்ல. நமக்கு என்று, நம்மைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. அந்த விதிமுறைகளுக்கு உட்பட்டுச் சொல்கிறீர்களா என்று பார்ப்பதற்காகத் தான் சொல்கிறேனே தவிர ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்கள் அல்லது கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் போன்றவற்றில் அமைச்சர்களை அல்லது அதிகாரிகளைக் கேட்டுச் சொல்கிறேன் என்று சொல்கிற வாய்ப்புக்கு இடமில்லை. நீங்கள் சொல்கிற பிரச்னைகள் விதிகளுக்கு உட்பட்டு ஆதாரங்கள் இருக்கின்றன என்றால் பிரச்னையில்லை. இப்போது பிரச்னை வருகிறது. நீங்கள் பேச முடியவில்லை, சந்தர்ப்பம் கிடைக்காமல் போய்விடுமோ என்று பயப்படுகிறீர்கள். நீங்கள் பேசி முடித்துவிட்ட பிறகு எனக்கு ஏற்படுகிற பிரச்னை, அதை ஆராய்ந்து, விதிகளைப் பார்த்து அது பற்றிப் பேசலாமா கூடாதா என்பதுபற்றி தீர்ப்புக் கூறுவதில் நேரம் விரயமாகாமல் இருக்க விதிகளுக்கு உட்பட்டு குற்றச்சாட்டுகளை, ஆதாரமுள்ள குற்றச்சாட்டுகளைச் சொல்ல உரிமை அல்லது அனுமதி பெற்றால் பிரச்னைக்கே இடமில்லை.

திரு. மு. கருணாநிதி: காவல் துறை மானியத்தின்போது மாண்புமிகு உறுப்பினர் நாஞ்சில் வின்சென்ட் அவர்கள் சாட்டிய குற்றச்சாட்டுபற்றி தாங்கள் அளித்த தீர்ப்பு வரவேற்கத்தக்கதொரு தீர்ப்பாகவும், அப்படிப் பேசியிருக்கக் கூடாது, ஆதாரம் இல்லாமல் பேசியது தவறு என்று சுட்டிக் காட்டுகிற தீர்ப்பாகவும் அமைந்ததற்கு நன்றி கூறிக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் அதில் பிற்பகுதி பாராளுமன்ற முறைகளை எடுத்துக்காட்டிவிட்டு இந்த மன்றம் எப்படி நடக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் எடுத்துச்சொன்ன அந்தப் பகுதியை மாத்திரம் தாங்கள் தயவுசெய்து இப்போது வற்புறுத்தாமல் அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் அதைப்பற்றி நாம் கொஞ்சம் விரிவாக விவாதித்து அதற்குப் பிறகு ஒரு முடிவு எடுப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன்.

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் நோக்கத்தைப் பற்றி நான் சந்தேகிக்கவில்லை. என்றாலும் நீங்கள் தெரிவித்த கருத்து, கருத்து சுதந்திரம் பறிக்கப்படுகிறதோ என்ற ஒரு அச்சத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. ஆகவே, மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள் விதியைச் சொல்கிறபோது இலாக்கா சம்பந்தப்பட்ட தனி நபர்களையும் சேர்த்துப் பேசலாம் என்று தான் நான் புரிந்துகொண்டேன். அவர்கள் சொந்த வாழ்க்கை பற்றி நமக்கு அக்கறை இல்லை. ஆனால் பொது விஷயம் என்று வருகிறபோது, பொது விஷயத்தில் தவறுசெய்யும்போது பேசாதே என்று கட்டுப்படுத்துவதாகத்தான் நான் புரிந்து கொண்டேன். தயவுசெய்து அந்த அச்சத்தைப் போக்க எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னதுபோல் கொஞ்சம் பேசித் தீர்த்தால் பரவாயில்லை.

1978 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தங்கள் தீர்ப்பிலேயே அதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். பாராளுமன்ற விதிமுறைகளை எடுத்துச்சொல்லி அந்த விதிகள்பற்றி நம் ரூல்ஸ் கமிட்டியில் பேசலாம் என்று சொல்லிவிட்டு அதுவரை அதை மரபாகக் கொள்ளலாம் என்பதுதான் தங்கள் தீர்ப்பின் அடிப்படை. பிஸினஸ் அட்வைஸரி கமிட்டியில் அல்லது ரூல்ஸ் கமிட்டியில் கூடப் பேசி முடிவு எடுக்கலாம், அதிலும் கட்சித் தலைவர்கள் இடம் பெற்றிருக்கிறுர்கள். நமது சட்டமன்ற விதிகளில் தெளிவாக இருக்கிறது. ஒரு உறுப்பினர் இன்னொரு உறுப்பினரைப் பற்றி குற்றச்சாட்டு சொல்வது கூடாது.

''A Member while speaking must not make apersonal charge against a member ''

ஆகவே நம்முடைய சட்டமன்றத்தில் இருக்கிற உறுப்பினர்களைப் பொறுத்தவரையில் அத்தகைய குற்றச்சாட்டுகளைக் கூறக் கூடாது என்றிருக்கிறது.

சட்டமன்றத்தில் இருக்கிற உறுப்பினர்களைப் பற்றிய குற்றச் சாட்டுக்கள் வருகிறபோது பேரவைத் தலைவர் அவர்களிடத்தில் தெரிவிப்பது சட்டமன்றத்தில் இருக்கிற மற்ற உறுப்பினர்களுக்கு தங்களைப் பற்றிய குற்றச்சாட்டுகள் வருகிறபோது பதில் சொல்வதற்கு உரிய வாய்ப்புக் கிடைக்கும். ஆகவே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பொறுத்தமட்டிலாவது நம்முடைய விதி முறைகளுக்கு ஏற்ப அவர்களைப் பற்றிய குற்றச்சாட்டுகள் சொல்லக் கூடாது என்று விதி இருக்கிற காரணத்தால் தகுந்த குற்றச்சாட்டுகள் இருக்குமேயாளுல் அதைத் தங்களிடம் தெரிவித்துகொள்ளலாம்.

அதிகாரிகளைப் பொறுத்தவரை, நம் விதிமுறைகளில் அவர்களுடைய அதிகார வரம்பிற்குட்பட்ட அல்லது பப்ளிக் ஆக்டிவிட்டீஸ்க்கு உட்பட்ட கருத்துக்கள்பற்றிப் பேசலாம் என்றிருக்கிறது. மற்றவை பற்றி பேசலாமா கூடாதா என்பதுபற்றி ரூல்ஸ் கமிட்டியில் முடிவு செய்துகொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்கிற கருத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். நான் சொன்னதில், லோக்சபா-விதிகள் 353-ல் சொல்லியிருப்பதை தெரிவித்தேன்......

No allegation of a defamatory or incr minatory nature would be made by a Member against any person. '()'

ஏன்று சொல்லும்போது, என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்ருல் " against any person''

என்று சொல்வதில் அதிகாரிகள் உட்பட தான். ஆகவே இது உங்கள் உரிமையைப் பறிப்பதற்காக சொல்லப்படவில்லை.

"against any Member or Minister"

என்று சொல்லியிருந்தால் தான் இந்தப் பிரச்னை வரும்.

No allegation of a defamatory or incriminatory nature shall be made by a Member against any person unless the Member has given previous intimation to the Speaker and also to the Minister concerned.

என்று தெளிவாக இருக்கிறது. அந்தக் கருத்தில் தான் இதைச் சொன்னேன். இதைப்பற்றி விரிவாக ரூல்ஸ் கமிட்டியிலோ அல்லது பி.எ.சி.யிலோ விவாதித்து முடிவு செய்து கொள்ளலாம். அதுவரை இப்போது உறுப்பினர்களைப் பற்றியும் அமைச்சர்களைப் பற்றியும் என்று இருப்பதை வைத்துக் கொள்ளலாம்.

எனவே ஏற்கெனவே இருப்பதை திருத்தி, வேறு எந்த உறுப்பினரைப்பற்றியோ அல்லது அமைச்சரைப்பற்றியோ என்று மட்டும் வைத்துவிட்டு, "அமைச்சரின் கீழ் பொறுப்பில் பணியாற்றுகிறவர்கள் மீது குற்றச்சாட்டு இருந்தால்," என்றிருப்பதை நீக்கிவிட்டு, அமைச்சரைப்பற்றியோ, உறுப்பினரைப்பற்றியோ குற்றச்சாட்டுகள் சொல்லக் கூடாது என்று எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று முடிவு செய்கிறேன்.

திரு. கூத்தக்குடி ச. சண்முகம்: உறுப்பினர் என்று சொல்லும் போது அமைச்சர் என்பதும் அடங்கிவிடுகிறது. அமைச்சர் என்று தனியாக வேண்டியதில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதுபற்றி பின்னால் விவாதித்து முடிவு செய்யும்போது பார்த்துக்கொள்ளலாம். அடுத்தது, மானியக்கோரிக்கைகள்.

8. 1978-79-ம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

"மானியக்கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 93,47,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்."

திரு. துரை கலியமூர்த்தி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து வண்டிகளுக்கு தற்போது வாங்கப்படும் 3 மாத வ...

(குவார்ட்டர்லி டாக்ஸ்) என்பதை ஒவ்வொரு மாதம் வாங்க வேண்டியது பற்றியும், தற்போது போடப்பட்டுள்ள வரியினால் சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் பாதிக்கப்படுவதும் பற்றி விவாதிக்க—

"மானியகோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 93,47,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஒ. சுப்பிரமணியன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகளில் ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கு தற்சமயம் வசூல் செய்யும் கட்டணம் மிகவும் அதிகமாக இருப்பது பற்றி விவாதிக்க—

"மானிய கோரிக்கை எண் 3-மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 93,47,000-ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் திர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

Thiru M. Arumugam : Sir, To discuss the need to set up a High Power Committee of Public men of character to examire the Motor Vehicles regulations and to suggest methods to modernise the system.

I move—

"that the allotment of Rs. 93,47,000 under Demand No. 3-Motor Vehicles Acts-Administration, be reduced by Rs. 100"

Thiru M. A. Latheef : Sir, To discuss the Policy

I move—

"that the allotment of Rs. 93,47,000/- under Demand No. 3-Motor Vehicles Acts--Administration, be reduced by Rs. 100"

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 31,92,75,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. த. வேணுகோபால்: தலைவர் அவர்களே, கல்நாட்டூர், புதுஊர், குற்கலாம்பூர், உள்செக்கடி போன்ற மலையில் வாழும் மலைவாழ் மக்களுக்கு சாலை வசதி செய்து தருவதுபற்றி விவாதிக்க—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. மெ. ஆண்டியம்பலம்: தலைவர் அவர்களே, நத்தம் தொகுதி மலைப் பிரதேசமாய் இருப்பதால் பல சாலைகள் பழுதடைந்திருப்பதை புதுப்பிக்கும் விஷயத்தை குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, வாசுதேவநல்லூர் தொகுதி, சிவகிரிக்கு கிழக்கே சத்திரம் தென் மலை வழி வடுகப் பட்டி இணைப்புச் சாலையும் அதில் இரண்டு பாலங்களும் அமைக்காமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்.''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, சேலம் நகர் காந்தி ஸ்டேடியம் அருகிலும் லீபஸார் ரயில்வே கேட் அருகிலும் மேம் பாலம் கட்ட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. செ. சிவசாமி: தலைவர் அவர்களே, கிராமாந்திர பகுதிகளிலிருந்து படிப்புக்காக உயர்நிலைப் பள்ளிகளுக்குவரும் ரோடுகளை செப்பனிடும் முறையில் மானுமதுரை தெளிச்சாந்தநல்லூர் ரோட்டிலிருந்து கச்சாத்தநல்லூர், வளையனேந்தல் வழியாக பரமக்குடி வரும் ரோட்டை செப்பனிட வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF: Sir, to discuss about the need to lay a metalled road between Nimmiampet and Vaniyambadi (via) Mullai, Periakurumbatteru, Veppampattu and Kanavoipudur,

I move--

''that the allotment of Rs. 31,72,95,000 under Demand No. 39- Roads and Bridges be reduced by Rs. 100''

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. பொன்னையன்]

(முற்பகல் 10-30)

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40— சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,88,54,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்”

திரு. சு. பாலன்: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் தொழிலை முழுமையாக நாட்டுடைமையாக்கத் தவறியதைச் சுட்டிக்காட்டி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40— சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போப்புவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, சேலம் மாவட்டம் ஆத்தூரிலிருந்து மஞ்சினி; புங்காவாடி பைத்தூர் வரை பஸ் விடுவதன் அவசியத்தை பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் துவக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.”

திரு. என். பழனிவேல்: தலைவர் அவர்களே, பழனியிலிருந்து கிராமங்களுக்குச் செல்லும் நகரப் பேருந்துகள் இரண்டு வண்டிகள் தவிர அனைத்து வண்டிகளும் தனியார் வண்டிகளாக இருப்பதனால் அப்பகுதி மக்களுக்கு மிகவும் சிரமம் ஏற்படுகிற நிலையில் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் அரசு கார்ப்பரேஷன் பஸ்களை விட வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைக் குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40 —சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மோழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF: Mr. Speaker, Sir, To discuss policy I move—

“that the allotment of Rs. 1,88,54,000 under Demand No. 40, Road Transport Services and Shipping, be reduced by Rs. 100”

(ஈ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,91,10,000-க்கு மேற்பட்டாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: தலைவர் அவர்களே, கலசபாக்கம் அருகில் சேயாற்றில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டக்கோரி விவாதிக்க—

"மானியக்கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ரே. வீ. சவுந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் ரயில் நிலையங்களுக்கு இடையில் சுந்தரப்பெருமாள் கோவில் ரயில் நிலையத்திற்கும் பாபநாசம் ரயில் நிலையத்திற்கும் இடையில் உள்ள இரண்டு லெவல் கிராஸிங்குகளுக்கு மேம்பாலங்கள் கட்டுவதின் அவசியத்தைக் குறித்து விவாதிக்க—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: தலைவரவர்களே, காட்பாடி ரயில்வே ஜங்ஷன் பஸ் போக்குவரத்து மேம்பாலத்தை அகலமாகக் கட்டுவதைப் பற்றி விவாதிக்க—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்."

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவரவர்களே, சேலம் தாலுக்கா, மூக்கனேரி ஏரிக்கரையின்மீது செல்லும் சாலையைப் புதுப்பித்து விரிவுபடுத்துவதுபற்றி விவாதிக்க—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF : Mr. Speaker, Sir, To discuss policy I move....

"that the allotment of Rs. 7,91,10,000 under the Demand No. 54, Capital Outlay on Roads and Bridges, be reduced by Rs. 100/-"

(உ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துக் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

"மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துக் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 11,67,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்."

திரு. ரெ. வீ. சவுந்திரராஜன் : தலைவர் அவர்களே, துறைமுகங்கள், கலங்கரை விளக்கங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவை குறித்து விவாதிக்க—

"மானிய கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பற்போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 11,67,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. மு. ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கைப் பற்றி விவாதிக்க—" மானியக் கோரிக்கை எண். 55— சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பினகீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 11,67,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள். —3,39,40,54, 55 ஆகியவற்றைப் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள்* வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றிலே உள்ளவைகளை நான் படித்ததாக ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்றும், அதற்கு அவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதி தருவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய ஆலோசனைகளை கொடுக்க வேண்டுமென்றும், அதுபற்றி அரசின் கருத்துக்களைப் பின்னர் அறிவிக்கிறேன் என்றும் கூறிக் கொள் கிறேன்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய மானியத்தின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூற நான் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையும், சாலைகள், பாலங்கள் மேம்பாட்டுத் துறையும் இந்த நாட்டுக்கு எவ்வளவு அவசியம் என்பதை நாமும் அமைச்சர்களும் அறிவார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொடக்கத்திலே நான் குறிப்பிடுவது, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இளம் வயது உள்ளவர். சிரித்துக் கொண்டே இருக் கின்றவர்கள். ஆனால் இந்தப் போக்குவரத்துத்துறை தொடர்ந்து சிறிய வயதுள்ளவர்களால் தொடக்கத்திலிருந்து ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு வந்திருப்பதை நாம் கண்டிருக்கிறோம். அந்த வயதிற்கேற்ப, தங்களுடைய வேகத்தை இந்த துறையிலே தாங்கள் காட்ட வேண்டுமென்று நான் உங்களைக் கேட்டு கொள்கிறேன். நீங்கள் காட்டினாலும், இந்தத் துறையிலே இருக்கின்ற அதிகார இயந்திரம் ஆமை வேகத்திலே போகும், அதை அனைவரும் அறிவோம் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரி வித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

*351–410-ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III, IV ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. ஆறுமுகம்]

இந்தத் துறையை 7 பிரிவுகளாக, 7 கார்ப்பரேஷன்களாக அமைத்திருக்கிறார்கள். இந்த 7 பிரிவுகளையும் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நாடாளும் மன்றத்திலே ஒவ்வொரு அமைச்சரின் இலாக்காவிற்கும் எப்படி ஒரு ஆலோசனைக் குழு இருக்கின்றதோ, அதைப் போன்று மாநில அமைச்சர்களுக்கும்க் பொதுவாகவே அப்படி ஒரு ஆலோசனை குழு அமைக்க வேண்டுமென்டது என்னுடைய விருப்பமாகும்.

இந்த ஏழு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஏழு குழுக்களைப் போட்டு அமைச்சர் தலைவராகவும், நாடாளுமன்ற, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆலோசனை தரும் அளவுக்கு அதன் உறுப்பினர்களாகவும் கொண்டு குழுக்களை அறிவிக்க வேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மக்கள் வழங்குகின்ற வரிப் பணத்தைச் செலவு செய்கிறபோது அதிகார வரம்பிலே இருப்பவர்கள் ஏகபோகம் செலுத்துவார்களானால் மக்கள் விரும்புகிற தேவைகள் அங்கிருந்து கிடைக்காது என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும். அந்த ஆலோசனைக் குழுக்கள் மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை கூடி ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனைப் பற்றியும் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். 90 நாளைக்கு ஒரு கழகத்தில் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகின்றன, எவ்வளவு பஸ்கள் நிற்கின்றன, எவ்வளவு சம்பாதனை, எவ்வளவு நஷ்டம் என்ற புள்ளிவிவரத்தை நாம் ஒவ்வொரு குவார்ட்டரிலும் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

அப்படி எடுத்துக் கொள்ளும் போது லாப நஷ்டம் பற்றிய பாலன்ஷீட்டை ஒவ்வொரு மூன்று மாதத்திற்கும் ஒரு முறை பார்த்தால் அடுத்து உடனடியாக அந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள ஏதுவாக இருக்கும். அந்த முறையை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஏழு கார்ப்பரேஷன்களையும் ஆடிட் ஜெனரலிடம் விட வேண்டும். இப்போது அந்த முறை இல்லை. இது மிகவும் முக்கியம். யார் ஆள்கிறார்கள் என்பது முக்கியமல்ல. மக்களுடைய வரிப்பணம் எப்படிக் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது என்பதற்காக ஆடிட் ஜெனரலுக்கு விட வேண்டும். இல்லையென்றால் இந்த வருஷம் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் என்று காட்டுகிறார்கள். அடுத்த வருஷம் இரண்டு கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று கூறுகிறார்கள். இதெல்லாம் அரசாங்கத்திலுள்ள புக் அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் முறை. இந்த முறையை மாற்றியமைத்து ஆடிட் ஜெனரலுக்கு விட வேண்டுமென்று வலியுறுத்தித் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு புதிய வண்டிகள் வாங்குகிறோம். ஏறத்தாழ 278 பென்ஸ் சேசிஸ்களைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். உலக வங்கி கடன் உதவியுடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அப்படி வாங்கப்படுகிற பஸ்கள் சென்னை மாநகரத்தை உள்ளடக்கிய பகுதிகளில் முதலில் ஓட வேண்டுமா ? எத்தனை ஆண்டுகள் ஓட வேண்டும் ? இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து கார்ப்பரேஷனுக்கு அனுப்பி விடுகிறார்களா ? இது பற்றி யெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் தரக் கடமைப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

278 சேசிஸ்கள் பென்ஸ் சேசிஸ்கள் என்றால் அது கல்கத்தா நகரிலிருந்து சாலை மூலமாகச் சென்னைக்கு வரவேண்டும். ஏறத்தாழ 1,500 மைல் தூரம் சாலையில் டயர்கள், எஞ்சின்கள், மற்ற பாகங்கள் எல்லாம் தேய்ந்து வருகின்றன. இங்கே தமிழ் நாட்டிலேயே அசோக் லேலண்ட் சேசிஸ்கள் இருக்கின்றன. ஐந்தாறு மைலில் இருக்கிறது. இங்கே வாங்காமல் கல்கத்தா பென்ஸ் சேசிஸ்களை வாங்கக் காரணம் என்ன? அங்கேதான் வாங்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தியவர்கள் யார் ? இதை வாங்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தியவர் இங்கிருந்து மாற்றல் பெற்றுச் சென்ற அதிகாரியா ? இந்த விளக்கங்கள் எல்லாம் மன்றத்திற்கும் நாட்டு மக்களுக்கும் தேவை. காரணம்—அசோக் லேலண்டில் வாங்கியிருந்தால் தமிழ்நாட்டில் எத்தனை ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுத்திருக்க முடியும் என்று பார்க்க வேண்டும். நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பிழைத்திருப்பார்கள். 278 சேசிஸ் ஒன்று இரண்டு அல்ல. இதை வாங்கியவர் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ? அமைச்சருக்குத் தெரிந்து வாங்கினாரா அல்லது அவராகவே வாங்கி வைத்துவிட்டுச் சென்று விட்டாரா ? உங்கள்மீது குறை சொல்லவில்லை. நீங்கள் புதிதாக வந்திருப்பவர்கள். இது பற்றியெல்லாம் விளக்கம் அளிக்க வேண்டும். இந்த முறையை தொடர்ந்து இந்த அரசு கடைப்பிடிக்கப் போகிறதா என்பதையும் அறிவிக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[முற்பகல் 10-40].

அதற்கடுத்தபடியாக, கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் நம்முடைய அதிகாரிகள். 1977–78ஆம் ஆண்டுக்கு 2 கோடியே 79 இலட்சம் லாபம் என்று. இதிலே வருமான வரி கட்ட வேண்டும், ஆனால் அதைப்பற்றிய குறிப்பு இல்லை. வருமான வரி எவ்வளவு கட்டப் போகிறோம் ? புதிதாக வண்டி போட்டு விட்டதாலே பேலன்ஸ் ஆகிவிட்டது, ஆகவே கட்ட மாட்டோம் என்று சொல்லலாம். இது தெரிந்த விஷயம்தான். 65 சதவீதமா, 70 சதவீதமா என்று தெரிய வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒலி பெருக்கியை மறைத்துக் கொண்டு பேசுகிறீர்கள்; புத்தகத்தால் வேறு மறைத்து விடுகிறீர்கள் ; நேராக நின்று பேசுங்கள்.

[1978 மார்ச் 20]

திரு. சி. ஆறுமுகம் : திசை திருப்புகிறார் பேரவைத் தலைவர். பேரவைத் தலைவரவர்களே, 2 கோடியே 79 இலட்சம் ரூபாய் 1977–78 ஆம் ஆண்டுக்கு இலாபம் வந்தது என்று கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் ஒரு பழமொழி சொல்கிறேன், 'மொட்டைத் தாதன் குட்டையிலே விழுந்தான்' என்பதைப் போல இருக்கிறது. ஆனால் ஏற்கெனவே 1977-ஆம் ஆண்டு கொடுத்துள்ள புள்ளிவிவரம் 11 கோடியே 25 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். இது 1977ஆம் ஆண்டு கொடுக்கப்பட்ட புள்ளி விவரம், 31—3—1977-இல். நடப்பாண்டில் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அப்ராக்ஸ்மேட் என்று. இந்த ஆண்டு இப்படிக் கொடுத்து விட்டு மீண்டும் வருகின்ற ஆண்டுகளில் எப்படிக் கொடுப்பார்கள் தெரியுமா ? மீண்டும் 1977–78 என்பதை இப்படிப் போட்டு விட்டு மறுபடியும் போடுவார்கள் அப்ராக்ஸ்மேட் என்று.

அடுத்து, ஏழு கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இந்தக் கணக்கிலே அதற்கான பேலன்ஸ் ஷீட் வைக்கவில்லை. ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஒரு ஆண்டில் எவ்வளவு வருவாய், எவ்வளவு செலவு, அரசின் மூலதனம் எவ்வளவு, வங்கி மூலதனம் எவ்வளவு, உலக வங்கியின் மூலதனம் எவ்வளவு என்ற குறிப்பு கொடுக்கப்படவில்லை. மொத்தமாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் 51 சதவீதம் அரசிடத்திலும், 49 சதவீதம் தனியாரிடத்திலும் என்ற புள்ளி விவரம் தெரிவிக்கப்படுகிறது. அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் ஒவ்வொரு கழகத்திலும் எவ்வளவு பஸ்கள், எவ்வளவு புதிய பஸ்கள், எவ்வளவு பழைய பஸ்கள் என்று புள்ளிவிவரம் கொடுக்கப்பட வேண்டும்.

அதற்கடுத்தபடியாக, ஒவ்வொரு கழகத்திலேயும் எவ்வளவு ஸ்டாக் இருக்கிறது, பழைய சாமான்கள் எவ்வளவு இருக்கிறது, இருக்கின்ற டயர்கள் எவ்வளவு என்று கூற வேண்டும். அவசர நிலை காலத்தில் மதுரையில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் காயலான் கடையிலிருந்து வாங்கிய சாமான்கள் எவ்வளவு என்று சொல்ல வேண்டும். காயலான் கடையில் கை விலைக்கு வாங்கலாமா ? அப்படிச் சட்டத்தில் இருக்கிறதா ? சர்க்கார் வாங்குவது என்றால் கொட்டேஷன் கேட்க வேண்டும். அரசுப் பிரிவில் அல்லது தனியாரிடத்தில் கொட்டேஷன் கேட்க வேண்டும். ஆனால் மதுரையில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் முன்பு இருந்த அதிகாரி இப்படிச் செய்யவில்லை, அவர் மாற்றப்பட்டு போய்விட்டார் என்று கருதுகிறேன். இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் களுக்குக் காயலான் கடையில் சாமான்கள் வாங்கிவைத்திருக்கிறார். இன்னும் அது கோடவுனில் இருக்கிறதா ? அல்லது இடைக் காலத்தில் ஏலம் போடப்பட்டு விற்றிருக்கின்றார்களா ? இந்தக் காரியம் எப்படி நடைபெறுகிறது ? என்ன தான் நாங்கள் எதிர்க் கட்சியாகவும், நீங்கள் ஆளுங்கட்சியாகவும் வந்தாலும், நாட்டு மக்களிடத்திலே இவ்வளவு செய்வோம் என்று சொல்லி விட்டு வந்தாலும் இங்கே வந்தவுடன் விவகாரம் எப்படியிருக்கிறது ?

அதிகாரிகள் என்ற இயந்திரத்தில் நாம் மாட்டிக்கொண்டு நசுங்கிக்கொண்டு இருக்கிறோம். இதை மாற்றுவதற்கு வழி என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். தொடக்கத்திலேயே நான் குறிப்பிட்டதைப்போல, அமைச்சரவர்கள் இளைய வயதினர், சிரித்துக் கொண்டே இருப்பார்கள். நாம் சொல்வதைத் தான் அதிகார வர்க்கம் ஏற்க வேண்டும், அவர்கள் சொல்வதை நாம் ஏற்றுக் கொள்வதற்காக மக்கள் நமக்கு வாக்களிக்கவில்லை. (மணி யடிக்கப்பட்டது) இது முக்கியமான விஷயம்.

நீங்கள் ஆளுங்கட்சியாக இருக்கிறீர்கள், நாங்கள் எதிர்க்கட்சி யாக இருக்கிறோம், நீங்களும் நானும் மக்கள் ஓட்டுப்போட்டால் வருகிறோம், இல்லையென்றால் கிடையாது. ஆனால் அதிகாரிகள், நிரந்தரமாக இருக்கக் கூடியவர்கள். அவர்கள் கொடுக்கின்ற புள்ளி விவரத்தை நீங்கள் சொல்லப் போகிறீர்கள். எனவே, அதைப் பற்றி நான் தகராறு செய்யத் தயாராக இல்லை. ஏழு கிடங்கு களிலும் ஒரு முறையைக் கையாளுகிறார்கள். இது ஏகபோகம்தானே ? மூன்று மாதங்கள் பஸ்ஸை ஓட்டு கிறார்கள் ஒவ்வொரு பகுதியிலேயும். 3 மாதம் ஓட்டி விட்டு நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்திவிடுவார்கள். நான் அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வது, 3 மாதத் திலே ஒரு பஸ்ஸிலே இலாப நஷ்டத்தைப் பார்க்க முடியுமா ? நீங்களோ, நானோ மகனுக்குத் திருமணம் செய்துவிட்டு, 3 மாதத் திலே பேரன் பிறக்கவில்லை என்றால் அதற்காக அந்தப் பெண்ணைத் திருப்பி அனுப்புவேன் என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தம் ? பெண் கேட்டுக்கொண்டு சும்மா இருப்பாரா ? அல்லது, அவரது உற வினர்கள்தான் சும்மா இருப்பார்களா ? அதுபோல்தானே, இது வும் இருக்கிறது.

3 மாதம் பஸ்ஸை ஓட்டிவிட்டு நிறுத்திவிடுவது என்றால் என்ன அர்த்தம் ? உடனே, ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்கள், ஆறுமுகம் நீ, தேசியமயத்திற்கு விரோதமாகப் போகிறாயா என்று கேட்கலாம், நான் தேசியமயத்திலே முழு நம்பிக்கை கொண்ட வன். ஒரு கண் போனாலும், தலை இருக்கிறதென்று மகிழ்பவன். கண் போவதைப் பற்றி நான் கவலைப்படவில்லை. நான் கண் இழந்தவன். இருந்தாலும், அக் கொள்கையிலே நம்பிக்கை கொண் டவன். எதிராக உட்கார்ந்து பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார், ஆறு முகம் ஏதாவது பேசினால் நாம் பதில் சொல்லலாம் என்று, முன்னாள் போக்குவரத்து அமைச்சர் திரு. இராமச்சந்திரன்.

கவுன்டர் அப்ளிக்கேஷன் முறையிருக்கிறது. வேறு ஒருவர் ஓட்டுகிறார், அவருக்கு ஒரு ஸ்கீம், நீயும் ஓட்டாதே, நானும் ஓட்டமாட்டேன் என்று ஸ்கீம் போடுவது என்றால் அது எப்படி ... அவன் ரின்யுவல் அப்ளிக்கேஷன் போடும்போது,

LEGISLATIVE
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் போடுகிருர்கள். சட்டம் இருக்கிறது. நீங்கள் முன்பு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த போது, நீங்களும் நாமும் சேர்ந்துதான் அந்தச் சட்டத்தை போட்டோம். ஆனல், அந்த முறை தேவைதானு? கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் முறை தேவையில்லை. சரி, கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் போடுகின்ற கழகங்கள் முறையாக நடத்துகிருர்களா? 'எந்த கழகமாக இருக்கட்டும், எனக்கு என்ன தெரியும்? நான் சமீபத் திலே வந்தவன், என்னை நெருக்குகிருயா' என்று கேட்காதீர்கள். நான் உங்களை நெருக்கவில்லை. நீங்கள் (முன்னுள் அமைச்சர்) அவர்களைக் கேளுங்கள், கவுன்டர் அப்ளிக்கேஷன் தேவைதானு என்று.

சர்க்காரிலே, இன்றைக்கு 51 சத விகிதம் என்று சொன்னுர் களே, இந்த 51 சதவீதத்தில் பல நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் 4 மாதம் டெம்பரரி பர்மிட் வாங்கித்தான் ஓட்டுகிருர்கள். இதில், டாக்ஸே கட்டாதவர்கள் நிறைய பேர்; நம்பர் பிளேட்டே மாற்ருமல் ஓட்டினுர்கள். 39 ஆக்ட், தனிப்பட்டவர்களுக்கும் அரசுக் கழகத்திற்கும் ஒன்றுதானே. சட்டம் இரு தரப்புக்கும் ஒன்றுதானே. ஏன் அரசுக் கழகத்தில் இந்தத் தவறுகள் நடக் கின்றன? அரசாங்கத்தில் இத் துறைக்கு ஒரு செயலாளர்; அந்த 7 கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் அவரே தலைவர். இது எப்படி சரியாக வரும்? இங்கே இருக்கிற செயலாளர், 7 கார்ப்பரே ஷனுக்கும் சேர்மன். அது எப்படி பொருந்தும்? எனக்கு ஒன்றும் புரியவில்லை. அது எப்படி பொருந்தும்? ஒன்று சொல்லலாம், இரண்டும் அரசாங்கத்தைக் காப்பாற்றும், என்று. அதை வேண்டு மானுலும் ஒத்துக்கொள்ளலாம். ஆனல், கொள்கை அளவிலே அது பொருந்தி வருமா? ஆக, அதை இரு தலைமைப் பொறுப்பாக மாற்றி அமைத்தால், நிர்வாகம் சரியாக இருக்கும்.

புதிய அரசின் கொள்கை என்ன, போக்குவரத்துத் துறையில்? தேசிய மயம் ஒன்ரு, இரண்டா அல்லது மூன்ரு என்று நீங்கள் சொல்வீர்களானுல், என்னைப் போன்றவர்கள் அல்லது ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் கால்நடை அமைச்சரிடம் போய் 2 எருமை மாடாவது வாங்கிக் கொண்டு, பஸ்ஸை விட்டுவிடு வான். ஒன்று, இத்தனை பஸ்களுக்கு மேல் தேசியமயம் என்று தெரிவியுங்கள், அல்லது 'கம்பிளீட்' தேசியமயம் என்று தெரி வியுங்கள். ஆக, இரண்டுங்கெட்டான் நிலையில் ஆளை சாகடிக் காதீர்கள் என்று தெரிவித்து இந்த அளவோடு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

*திரு. செள. வே. வரதராஜன்: அவைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப்பணித் துறைக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் விவாதத்தின் மீது எனக்குப் பேச வாய்ப்பளித் தமைக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நான், இங்கே எனது தொகுதியான சேலம் மாநகரில் உள்ள சில பிரச்சினைகளை மட்டும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் மாநகரம் வளர்ந்த ஒரு பெரிய நகரம். அங்கே சாலைப் போக்கு வரத்து நெரிசலான கட்டத்தை அடைந்திருக்கிறது. இதனால், பாதசாரிகளுக்கு உள்ள இடர்ப்பாடு கொஞ்ச நஞ்சமல்ல. ஆகவே, முக்கியமான இடங்களிலே அங்கே சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் திட்டத்தை ஏற்படுத்தித் தருமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்னொன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் அப்சரா தியேட்டர் அருகே உள்ள பாலம் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையிலே உள்ளது. இதைப் பலமுறை எடுத்துக் கூறியும் அங்கே அதைப் பழுது பார்க்காமல், சீரமைக்காமல் இருக்கிறார்கள். ஆகையினால், அது நகராட்சித் துறையின் பொறுப்பிலே இருந்தாலும், இந்த அரசு எடுத்து, கண்டிப்பாக அந்தப் பாலத்தைச் சீர்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10–50)

மேலும் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் பொது மருந்துவமனை அருகில் உள்ள ரயில் கேட் மீது சேலம், தர்மபுரி, கிருஷ்ணகிரி, திருப்பத்தூர், வேலூர், திருப்பதி, பெங்களூர் போன்ற முக்கியமான ஊர்களுக்குச் செல்லும் பாதையாக இருப்பதால் அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது அந்த ரயில் கேட் மூடப்பட்டால் 5 நிமிடத்திற்குள்ளாக நூற்றுக்கணக்கான வண்டிகள், பஸ்களும் லாரிகளும் தேங்கி நிற்கும் நிலை ஏற்பட்டு அதை சீர்படுத்துவதற்கு ½ மணி நேரம் ஆகிற சூழ்நிலை ஆகிவிடுகிறது. எனவே அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்ட கண்டிப்பாக இந்தத் திட்டத்திலே ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக சேலம், பெங்களூர் இரவு நேர ஏ.டி.சி. வண்டிகளில் சில வசதிக் குறைவுகள் இருக்கின்றன. தனியார் பஸ்களில் உள்ளதைப்போல இந்த பஸ்களையும் சொகுசு பஸ்களாக மாற்றிக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இன்னொன்றையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சேலம் பெங்களூர் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தைக் குறைத்தது வரவேற்கத்தக்கதாகும்.

அடுத்து சேலத்திலே புறநகர்ப் பகுதிகளுக்கு டவுன் பஸ் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சேலத்திற்குப் பல பகுதிகளில் இருந்தும் வருகின்ற வியாபாரிகளுக்கும், கல்லூரி மாணவர்களுக்கும், மருத்துவமனைக்கு வருகின்றவர்களுக்கும் கிராமத்திலே இருந்து வருகின்றவர்களுக்கும் இப்போது இருக்கிற டவுன் பஸ் வசதிகள் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. கண்டிப்பாக அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் முக்கியமாக ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மோட்டார் சைக்கிள், ஸ்கூட்டர் போன்றவைகளை ஓட்டுகிறவர்கள் கட்டாயம் ஹெல்மட், தலையில் தொப்பி அணிய வேண்டும் என்று கட்டாயப்படுத்த வேண்டும். அவர்களுக்கு அதை அணிவது முதலில் தயக்கமாக இருந்தாலும் சங்கோஜமாக இருந்தாலும் பழக்கப்பட்டு விட்டால் சரியாகிவிடும். ஆகையால் இதைக் கட்டாயமாக அணிய வேண்டும் என்று சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால் பல உயிர்கள் காப்பாற்றப் படக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும்.

மேலும் டவுன் பஸ் ஸ்டாண்டில் அதிக விஸ்தாரம் இல்லாமல் குறைவான நிலப்பரப்பு இருக்கிறது. அதனால் பஸ் போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலும் இருக்கிறது. அந்த பஸ் ஸ்டாண்டை விரிவுபடுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் ஆட்டோ, டாக்சி போன்ற வாகனங்கள் நிற்பதற்கு எந்தவிதமான ஸ்டாண்டும் இல்லை. அங்கே டாக்சி, ஆட்டோ போன்ற வாகனங்களை நிறுத்த மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதைப் போக்கத்தக்க விதத்தில் அவைகளுக்கு ஒரு ஸ்டாண்டு, குறிப்பாக பொது மருத்துவமனை அருகில் அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் அரசு ஆற்றிவரும் நல்ல பல திட்டங்களில்—சேலம் இரும்புத் தொழிற்சாலைக்கு—ரூ. ஒரு கோடியே 42 லட்சம் செலவில், சூரமங்கலம்—தாரமங்கலம் சாலையை மேம்படுத்துத் திட்டம் வரவேற்கத்தக்க ஒரு நல்ல திட்டமாகும்.

புரட்சித் தலைவரின் அருமைத் தம்பியும், சேலத்தின் செல்லப்பிள்ளையுமான நம் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கீழ், தமிழக வரலாற்றில் என்றும் காணாத முறையில் இது போன்ற நல்ல பல திட்டங்களைச் செயலாக்கி, புரட்சித் தலைவரின் புகழுக்கு அணி சேர்க்கும் வகையில் இந்த ஆற்றல்மிகு பணி தொடர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்தச் சாலைகளை கான்ட்ராக்ட் முறையில் செப்பனிடும் முறையைக் கைவிடுவதற்கு அரசு கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதாரணமாக, ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலத்திலிருந்து, கோவை செல்லும் பாதையில், சேலம்—மகுடஞ்சாவடி பாதை சுமார் 15 ஆண்டு காலமாக இன்னும் சரியாக சரிச் செய்யப்படவில்லை. எந்த நோக்கத்தோடு அந்த கான்ட்ராக்ட் எடுத்தவர்கள் இப்படி தள்ளிப்போட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை.

இப்படித் தள்ளிக்கொண்டு போவதால் இன்னொரு தலை முறை வந்துவிடும் போல் இருக்கிறது. ஆகவே, கான்ட்ராக்ட் எடுத்து விட்டு, அரசே செயல் முறையில் அரசு அதிகாரிகளைக் கொண்டு அந்தப் பாதையைச் சீரமைக்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(6) அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சட்டப் பேரவை விதி 6(1)-ன் கீழ் திரு. எஸ் ஜே. இராமசாமி அவர்களை மாற்றுத் தலைவராக நியமிக்கிறேன்.

8. 1978–79-ஆம் ஆண்டுக்கான மான்யக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும் (தொடர்ச்சி)

திரு. த. புஸ்பராஜு: மாண்புமிகு சட்டப்பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்று வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனது கருத்தை இங்கே கூறுகிறேன்.

பஸ்கள் தேசியமாக்கப்பட்டவுடன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் எடுத்து நடத்தப்பட்ட பல பஸ் தடங்கள் இன்று பஸ் ஓடாமல் நிறுத்தப்பட்டுள்ள ஒரு நிலையை நம் தமிழகத்தில் இன்று பார்க்கின்றோம். இந்த நிலையை அரசு மாற்ற வேண்டும். பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் தனியார்கள் மூலம் நல்ல முறையில் லாபத்தில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்கள் கூட போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் மூலம் எடுத்து நடத்தப்பட்டு லாபம் இல்லை என்ற காரணத்தால் இன்று நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையை அரசு உணர்ந்து லாபத்தை மட்டுமே குறிக்கோளாகக் கொள்ளாமல், ஏழை எளிய பொதுமக்கள் வசதியைக் கருதி உடனடியாக இவ்வாறு நிறுத்தப்பட்ட பஸ்களை ஓட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு வருவது இல்லை. கூடியவரை குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு ஓட்டுமாறு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக வாடகைக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கு வாங்கப்படுகின்ற வாடகையும், டீசலுக்காக வாங்குகின்ற செலவுத் தொகையும், தனியார் வாங்குவதை விட அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே, ஒப்புந்த ஊர்திகளுக்கு வாடகையைக் குறைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காகக் கட்டப்பட்டிருக்கின்ற பணிமனைகளில் பல வசதிக் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக பல பணிமனைகளில் தரை கூட கான்கிரீட் போடாத ஒரு கலையும், மேற்கூரையும் இல்லாத ஒரு நிலையினையும் நாம் இன்று காண்கிறோம். இந் நிலையினைப் போக்க அரசு உடனடி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. த. புஸ்பராஜு

பொதுமக்களின் நலனைக் கருதி, சில சமயங்களில் தற்காலிக பர்மீட் வழங்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்தச் சமயத்தில் பர்மீட் வாங்குவதற்காகப் போக்குவரத்துக் கமிஷனரை அணுக வேண்டியிருக்கிறது. கமிஷனர் அரசாங்கத்தை நாடவேண்டியிருக்கிறது. அவ்வாறு ஆகும்போது குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் தற்காலிக பெர்மிட் வழங்க முடிவதில்லை. இந்நிலையை உணர்ந்து அரசு அந்தந்த மாவட்டத்திலுள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் மூலமாகத் தற்காலிக அனுமதி வழங்க உத்திரவு பிறப்பித்தால் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் பெர்மிட் வழங்கி பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்ய ஏதுவாக இருக்கும். அரசு இதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் மினி பஸ் கிராமங்களில் விடுவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்து வருவதைப் பாராட்டுகிறேன். அவ்வாறு பஸ்கள் ஓட்டும் உரிமையை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கொடுக்காமல், தங்களுடைய வாழ்நாள் எல்லாம் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்துவிட்டு, ஓய்வு பெற்றவுடன் வேறு வருமானம் இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களைக் கொண்ட கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் நடத்துவதற்கு மினி பஸ் ஓட்டும் உரிமையை வழங்க வேண்டும். அவ்வாறு கூட்டுறவு முறையில் நடத்த முன் வருகின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளிடம் இருந்து கடனுதவி அளிக்க வேண்டும். இம்மாதிரியான ஒரு திட்டத்தை அரசு செய்தால் வருமானமில்லாமல் வாழ்க்கையில் அவதிப்படும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு ஒரு நல்ல வழியாக அமையும். அதோடு மட்டுமல்லாமல் டிரைவர்கள் கண்டக்டர்களுக்கு அனுபவம் இருப்பதால் கிராம மக்களுக்கு நல்ல முறையில் அவர்கள் சேவை செய்ய முடியும்.

இன்று தமிழகத்தில் உள்ள பேருந்துகளில் சுமார் 50 சதவிகிதம் தனியார் வசம் உள்ளது. 10 பேருந்துகளுக்கு மேல் நடத்தும் உரிமையாளர்கள் சுமார் 12 நபர்களே. சுமார் 1,800 உரிமையாளர்கள் 4,900 பேருந்துகளை நடத்துகிறார்கள். இந்த 1,800 உரிமையாளர்கள் 5 பேருந்துகளும், அதற்குக் குறைவாகவும் உள்ள பேருந்துகளையும் நடத்துகிறார்கள். இன்றைய நிலையில் பேருந்து நடத்துபவர்கள் கஷ்ட நிலையில்தான் உள்ளார்கள். பொதுவாக டையர், உதிரி பாகங்கள், டீசல் ஆயில் ஆகியவற்றின் விலையுயர்வு கடுமையாக இருப்பதாலும், மோட்டார் வாகன வரி ஆகியவற்றைத் தாங்க முடியாத நிலை இருப்பதாலும் உள்ள நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள்.

அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பஸ்களில் 66.35 சதவீதம் பஸ்கள் லாபம் இல்லாமல் ஓடிக் கொண்டுதான் இருக்கின்றன என்று கணக்குக்

காட்டப்பட்டு இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் தமிழகத்தில்தான் மோட்டார் வாகன வரி அதிகமாக உள்ளது. கேரள மாநிலத்தில் காலாண்டு வரி ஒரு சீட்டுக்கு ரூ. 115 தான். தமிழகத்தில் ரூ. 215 தற்போது ரூ. 230 ஆக ஆக்கியுள்ளோம். இதனால் மேலும் பேருந்து உரிமையாளர்களின் நிலை கஷ்டம் தான். இருந்த போதிலும் சிறிய உரிமையாளர்கள் பல ஆண்டு காலமாக இதே தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளார்கள். தேசியமயக் கொள்கையாலோ அல்லது கஷ்ட நிலையாலோ இந்தத் தொழிலை விட்டுவிட்டு வேறு தொழிலுக்கு மாற்றிக்கொள்ள வேறு தொழில் அனுபவம் இல்லாதவர்கள். அதோடு அவர்களுக்கு அதற்குப் பணவசதியும் இல்லை. இந்தத் தொழிலை விட்டு விடுவதானால் தொழிலை குளோஸ் செய்து பார்த்தால் கடன்தான் மிஞ்சும். கடன்காரர்களுக்குப் பயந்தும் அன்றாடம் தன் குடும்பம் நடத்த வேண்டியும், நஷ்டத்துடனும், கஷ்டத்துடனும் தொழிலை தொடர்ந்து நடத்துகின்றனர். ஆகையால் அவர்களை முதலாளிகள் என்ற வார்த்தையில் எண்ணிப்பார்க்காது அவர்களையும் பொருளாதார ரீதியிலும், தொழில் முறையிலும் பின் தங்கியவர்களாகக் கருதி பேருந்து தேசியமயக்கொள்கைகளுக்கு உட்பட்டு சிறிய உரிமையாளர்களுக்கு சில சலுகைகளைக் கொடுக்க வேண்டியது அவசியம். இதை மனதில் கொண்டு தனியார் துறை பேருந்து உரிமையாளர்கள் அனைவரையும் முதலாளிகள் என்று எண்ணக் கூடாது.

பேருந்துகள் தேசியமயக் கொள்கையை நான் கைவிடும்படி கேட்கவில்லை. தேசியமய திட்டத்திற்குள் சிறிய பேருந்து உரிமையார்களுக்குத் தொடர்ந்து நிலையான வாழ்வு அளிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சிறிய உரிமையாளர்கள் என்று தீர்மானிக்கும் போது, ஒன்று ஒரு ஒர்க்ஷாப் வைத்துக் கொள்ள வசதி வேண்டும். இரண்டு, ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைத்துக் கொள்ள வசதி வேண்டும். மூன்று, சிறந்த நிர்வாகம் நடத்துவதற்கேற்ப அலுவலகத்திலும் மற்றும் கணிசமான தொழிலாளர்களையும் வைத்துக்கொள்ள வசதி வேண்டும். நான்கு, 20 தொழிலாளர்களுக்கு குறைவில்லாமல் இருந்தால்தான் பிராவிடண்ட் பண்ட் வசதி கிடைக்கும். ஐந்து, தொழிலாளர்களுக்கு நிரந்தரமில்லாத தன்மையைப் போக்கி அவர்களை நிரந்தர ஊழியர்களாக நியமித்துத் தகுந்த வசதிகளைச் செய்ய வேண்டும்.

இவ்வளவு வசதிகளையும் கொண்டு சிறந்த நிர்வாகத்துடன் மக்களுக்கு பேருந்து உரிமையாளர்கள் சேவை செய்ய வேண்டுமானால், குறைந்தது ஐந்து பஸ்களையாவது வைத்து நடத்தினால் தான் கட்டுபடியாகும் என்பது என் அபிப்பிராயம்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. த. புஷ்பராஜு

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களும் இவற்றைப் பரிசீலனை செய்து சிறிய உரிமையாளர்களுக்கு வாழ்வு அளிக்க வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் தற்போதைய நிலை ஏராளமான வழித்தடங்களின் பர்மிட்டுகள் புதுப்பிக்கப்படாமல் தற்காலிக பர்மிட்டுகள் ஒவ்வொரு நான்கு மாதத்திற்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதனால் அந்த உரிமையாளர் களுக்கு பர்மிட்டுகள் நிலையில்லாத காரணத்தால் பாங்குகளிலோ மற்ற தனியார்களிடமோ எவ்வித கடன் வசதியும் கிடைப்பதில்லை. முக்கியமாக காலாண்டு வரி செலுத்தும் நேரத்தில் அவர்கள் படும் அவதி குறிப்பிடத்தக்கது.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்—திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி தலைமை.)

தேசியமயத் திட்டத்திற்குள் சிறிய பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு வாழ்வு அளிக்க எண்ணும்போது அந்த சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்யவும், தொழிலாளர்கள் நலன் பாதுகாக்கப்படவும், சிறந்த முறையில் ஒரு நல்ல சர்வீசை நடத்த வேண்டுமானால் குறைந்தபட்சம் ஐந்து பேருந்துகளாவது நடத்தும் அளவிற்கு அவர்களுக்குச் சலுகை அளிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அறந்தாங்கி-பட்டுக்கோட்டை சாலையில் பட்டுக்கோட்டையில் இருந்து 1 மைல் தொலைவில் நரியாறு என்று ஒரு ஆறு குறுக்கிடுகிறது. சாதாரண மழை பெய்தால் கூட இவ்வாற்றில் நீர் நிறைந்து போக்குவரத்து தடைபட்டு ரோடு துண்டிக்கப் படுகிறது. இந்த வழியில் சுமார் 100 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன. இந்நிலையினை உணர்ந்து அந்த ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டிக் கொடுக்க அரசு முன் வரவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது.)

(முற்பகல் 11-00).

திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு முன்னால் இந்தத் துறையை மேற்கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்கள் எந்த அளவுக்கு இந்தத் துறையில் மிகக் குறுகிய அனுபவத்தில் பிரச்னைகளைச் சமாளிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு சமாளித்திருக்கிறார் என்பதைக் குறிப்பிட விரும்பு கிறேன். அவர் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட மூன்று மாதக் காலத்திலேயே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடை பெற்ற வேலை நிறுத்தத்தை அந்தத் தொழிலாளர்களோடு உரையாடி, அவர்களோடு கலந்து பேசி, அந்தப் பிரச்சனைகளுக்குத்

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]

[1978 மார்ச் 20

தீர்வு கண்ட விதம் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்குத் துணையாக இருந்து, அந்தத் துறையிலே எடுத்துக் கொண்ட முயற்சியை இந்த நாட்டிலே உள்ளவர்கள் மட்டுமல்ல ஏடுகள் எல்லாம் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதுமட்டுமல்ல, இது போன்ற பிரச்னைகளில் அவருக்கு இருக்கிற அறிவு, அனுபவம் மெச்சத் தகுந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்பதை நாம் அறிவோம்.

இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை பற்றி மதுராந்தகம் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசினார்கள். அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஒன்றைச் சொல்வார்கள் என்று நினைத்தேன். இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் குறிப்பாக நான்கு மாநிலங்களில் உள்ள போக்கு வரத்துத் துறையைப் பார்த்தோம்; நாங்கள் பார்க்கிற போது அந்த மாநிலங்களிலே இருக்கிற அதிகாரிகளும் அமைச்சர்களும் என்ன சொன்னார்கள் என்றால் போக்குவரத்துத் துறையில் எந்த மாநிலம் போக்குவரத்துத் துறையை எப்படி எப்படி நடத்த வேண்டும், எப்படி எப்படி செயல்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கு முன்னுதாரணமாக இருக்கிறதோ அந்த மாநிலத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றும் அதற்குத் தாங்கள் தெரிந்தெடுத்திருக்கிற இடம் தமிழ்நாடு தான் என்றும் தெரிவித்தார்கள்.

அந்த அளவுக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே தமிழ்நாடு தான் போக்குவரத்துத் துறையிலே முன்னணியில் இருக்கிறது என்பதை அருமை அண்ணன் ஆறுமுகம் அவர்கள் பார்த்து வந்தார்கள். நாம் அந்த அளவுக்குச் செய்திருக்கிறோம். ஆனால் அவர்கள் குறிப்பிடும்போது இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட பிறகு 9 மாதத்தில் 5 சதவீதம்தான் முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்று வாதித்தார்கள். எதிர்க்கட்சிக்காரர் களும் ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு சிறப்பாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாற்றுகின்றன.

நம்முடைய போக்குவரத்துக்களில் விபத்துக்கள் அடிக்கடி ஏற் படுகின்றன; குறிப்பாக பல்லவன் பஸ்களில் ஏறினால் உயிரோடு போய்ச் சேருவோமா என்பது சந்தேகமாக இருக்கிறது; அதிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் ஏறினால் நிச்சயமாகப் போய் சேரு வோமா என்ற அச்சம் இருப்பதாக அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். பல்வேறு இடங்களில் விபத்துக்கள் நடக்கின்றன; இல்லை என்று யாரும் சொல்ல முடியாது. அதற்குக் காரணம் ஓட்டுநர்கள் கவனக் குறைவாக ஓட்டுகிறார்கள். ஓட்டுநர்கள் கவனமாக ஓட்டு வதற்கு தமிழ்நாட்டில் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கிற அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கருத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். விபத்து இல்லாமல் ஓட்டுகிற ஓட்டுநருக்கு ஆண்டு தோறும் 100 ரூபாய் போனஸ் தருவது என்று அறிவித்தால் கொஞ்சம் கவனமாக அவர்கள் ஓட்டுவார்கள்.

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]
1978 மார்ச் 20]

அதுமட்டுமல்ல, ஓட்டுநர்கள் ஓரளவு படித்தவர்களாக, குறைந்தது 8-வது அல்லது 9-வது வகுப்பு படித்தவர்களாக இருக்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்ல. டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் ஸ்பீடா மீட்டர், டெக்கா மீட்டர் வைத்திருக்கிறார்கள். இதற்கு ஏகபோக உரிமை அவர்கள் கையில்தான் இருக்கிறது. இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலே பல மாநிலங்களிலிருந்தும் இந்த கருவிகளை அவர்களிடம் தான் வாங்க வேண்டும். அதனால் விலையும் அதிகமாக இருக்கிறது; கிடைப்பதும் கஷ்டமாக இருக்கிறது.

இந்த மீட்டர்களைத் தமிழக அரசே இங்கே தயார் செய்தால் அதன் விலை அவர்கள் கொடுக்கும் விலையில் 30 சதவிகிதம் தான் வரும்; அந்த அளவுக்குத்தான் அடக்கவிலை இருக்கும் என்பதைக் குறிப்பிட்டு, அதைத் தயாரிக்கத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று; தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் போஸ்ட் என்பது ஒரு பெரிய காமதேனுவாக இருக்கிறது. அதைச் சரிப்படுத்த வேண்டும். இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் சந்தன மரம் கடத்தல், சாராயம் கடத்தல், பிராந்தி கடத்தல் போன்ற தவறுகள் நடைபெறுவது யாருக்குத் தெரியாவிட்டாலும் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டருக்கு நிச்சயமாகத் தெரிந்திருக்கும். இந்தக் கடத்தல்கள் எல்லாம் அவர்கள் மூலமும் வாகனங்களை ஓட்டுகிறவர்கள் மூலமும்தான் நடைபெறுகின்றன. ஆகவே, அவர்கள்மீது தகுந்த நடவ எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம் வரி கட்டுவதால் அரசாங்கத்திற்கு வருகிற வருமானம் 72 கோடி ரூபாயாகும். ஆனால் சாலைப் பராமரிப்புக்குச் செலவிடுவது ரூ. 27 கோடிதான். அந்த 72-லே இருக்கிற இரண்டை மாற்றிப்போட்டு சாலை பராமரிப்புக்குத் தொகை செலவிடுகிறார்கள். இது மிகவும் வருந்தத் தக்கது. நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் ரூ. 50 கோடியாவது இதற்கென ஒதுக்க வேண்டும்.

சென்னை நகரிலே ஆர்.டி. ஓ. ஆபீஸ் ஒரே ஒரு இடத்திலேதான் இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் அதனால் டாக்சேஷன் வாங்குகிறபோது பெரிய நெருக்கடி வருகிறது., லஞ்சம் வருகிறது என்று எல்லாம் சொல்கிறார்கள். எப்படி இன்சூரன்சுக்குச் செய்திருக்கிறார்களோ அதேபோல் தேசிய வங்கியிலே கட்டுவதற்கு நீங்கள் அனுமதி தருவீர்களேயானால் கார் வைத்திருப்பவர்கள் லாரி வைத்திருபவர்கள் எல்லோரும் இந்த தேசிய வங்கி மூலம் தங்கள் வரியைச் சுலபமாகச் செலுத்தலாம். சென்னை நகரத்தில் ஒரே ஒரு இடத்தில்தான் அந்த ஆபீஸ் இருக்கிறது. அப்படி இருப்பதற்குப் பதிலாக நான்கு இடத்திலே அது இருக்க வேண்டுமென்று ான் அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]
[1978 மார்ச் 20

எடுத்ததற்கெல்லாம் ரூரல் டெவலப்மென்ட் என்று பேசு கிறோம். ஆனால் கிராமப் புறத்தில் பஸ் வசதிகள் இல்லை. நம் முடைய ஆறுமுகம் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல் இரண்டு மாதம் மூன்று மாதம் ஓட்டிப் பார்க்கிறார்கள். பிறகு நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்திவிடுவார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால் சாலைகள் சரியாக இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் அவர்கள் போக்கு வரத்துத் துறைக்கும், சாலைகளுக்கும் அவரே அமைச்சராக இருப்ப தால் இந்த ரோடு வசதி செய்து தாருங்கள் என்பதேயாகும். தார் ரோடு போட்டுத் தரவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. மண் ரோடுகளையாவது மெட்டலிங் செய்தால் போதும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கிராமங்களில் சிறிய மினி பஸ்கள் விட்டால் அங்கு நஷ்டம் வராத அளவுக்கு அதாவது நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்தி விடாத அளவுக்கு இருக்கும் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று. சென்னை நகரில் சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. இதிலே—கோபித்துக்கொள்ளக் கூடாது, என்னைப் போன்றிருப்பவர்கள் மூன்று பேர்கள் ஏறி உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள். சில நேரங்களில் நான்கு பேர் கூட ஏறி உட் கார்ந்து விடுகிறார்கள். ஆகையால் அந்த ரிக்ஷாகாரர்கள் ஏறி மிதித்து ஓட்ட முடியவில்லை. நான் உத்திரப்பிரதேசத்தில் பார்த் தேன். அம்மாதிரி வடமாநிலங்களிலே செய்வது போல் இந்த ரிக்ஷாக்களைத் தடுத்து நிறுத்திவிட்டு மோட்டார் பொருத்திய சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்னொன்று. இங்கே சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர் களுக்கு அந்த ரிக்ஷா சொந்தமாக இருப்பதில்லை. அதன் சொந்தக் காரர் வேறு யாராகவோ இருக்கிறார். ஆகவே, மிதித்து ஓட்டுபவர் களுக்கே அது சொந்தமாக இருக்கும்படியான நிலைமையை உருவாக்குவதற்கு, இந்த மோட்டார் பொருத்திய சைக்கிள் ரிக்ஷாக் களை ஏற்படுத்துவதற்கு முன்பே, இருக்கக்கூடிய இடைக்காலத்தில் உரிய ஏற்பாடு செய்து அந்த சைக்கிள் ரிக்ஷாவை யார் ஓட்டுகிறார் களோ அவர்கள் பெயரிலேயே உரிமம் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டு மென்ற யோசனையைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இந்தத் துறையில் மிகச் சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிற அமைச் சரவர்களிடத்தில் நான் கேட்பதெல்லாம் 72 கோடி ரூபாய் வரு மானம் வருவதால்—வேறு பல செலவுகளுக்கும் இதிலிருந்து ஒதுக் குவதாக இருந்தாலும்—தேசிய வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 20 கோடி அல்லது 25 கோடி என்று ஒதுக்கி ரூரல் டெவலப்மென்ட்

1978 மார்ச் 20] [திரு.பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்

என்கிற அளவில் கிராமப்புற சாலைகளை மெட்டலிங் செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தொகையைப் பெற்று அரசு செலவு செய்தால் உடனடியாக கிராமப்புறங்களுக்கு பஸ் வசதி கிடைக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

எதிர்க் கட்சித் தரப்பிலே இருப்பவர்கள் பல்வேறு பிரச்சினைகள் பற்றிச் சொன்னார்கள். நீங்கள் என்ன தேசியமயமாக்கும் கொள் கையை 72-லே 73-லே எவ்வளவு வேகமாகச் செய்திருக்கிறீர்கள் 5, 6 ஆண்டுகளிலே எவ்வளவு பண்ணி இருக்கிறீர்கள் என்பதை எல்லாம் சொல்ல வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன். இன்றைக்கு எதிர்த்தரப்பிலே வந்து விட்டார்கள். அவர்கள் என்ன கொள்கையைக் கையாண்டார்கள் என்பதைச் சொல்லி, நாங்கள் இந்த நேரத்திலே இன்ன கொள்கையைக் கையாண்டோம். அதுபோல நீங்களும் இந்தக் கொள்கையைக் கையாளுங்கள் என்று சொல்லி இருந்தால் பாராட்டுக்குரியதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11·10)

ஓட்டுபவர்கள் எச்சரிக்கையாக ஓட்ட பழகித் தந்தால், படித்த வர்களை அங்கே நியமித்தால் ஓரளவிற்கு விபத்துக்கள் குறையும்.

நான் ஏற்கனவே சொல்லியதைப் போல் விபத்து இல்லாமல் பஸ் ஓட்டுபவர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.100 போனஸ் தருவது என்ற முறையை அமைச்சர் அவர்கள் கையாள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் நிற்கிற இடங்களில் உள்ள கழிப்பிடங்கள் பக்கத்தில் நெருங்க முடியாத நிலையில் இருக்கின் றன. அவற்றை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது)

அடுத்து பஸ் ஸ்டான்டுகளுக்கு மேல், 100 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவான பகுதிகளில் குறைந்த அளவிற்கு ஒரு 50 அறைகள் இரண்டு ரூபாய் வாடகைக்குக் கட்டி ஒதுக்கித் தந்தால் நமது தேசியமயமாக்கும் கொள்கை மட்டுமல்ல, நாம் மக்களுக்கு அளித்த வாக்குறுதியையும் நிறைவேற்றித் தர வாய்ப்பு ஏற்படும். நம் அமைச்சர் அவர்கள் அந்த முறையில் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள்— தனியார் துறையைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை— 20 கிலோ மீட்டருக்கு உள்ளே உள்ள ஊர்களில் நிற்பதேயில்லை. ஆகவே அதைக் கண்டிப்பாக நிறுத்தச் சொல்ல வேண்டும்.

முனிசிபல் பஸ் ஸ்டான்ட்கள், பஞ்சாயத்து பஸ் ஸ்டான்ட்கள் என்று ஒதுக்கியிருக்கிறோம். அந்த பஸ் ஸ்டான்ட்களுக்குள், பேருந்துகள் வருவதேயில்லை., வழியிலேயே பயணிகளை ஏற்றுவதும் இறக்குவதும் வழக்கமாக இருக்கிறது. பேருந்துகள் பஸ் ஸ்டான்டிற்கு உள்ளே சென்று நின்றால்தான் பயணிகள் இறங்கிச் சாப்பிட்டு அங்குள்ள கடைகளிலிருந்து பஞ்சாயத்துக்களுக்கு வருகிற வருவாயைப் பெருக்க முடியும். ஆகவே, பேருந்துகள் அந்தந்த பஸ் ஸ்டான்டிற்குள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு நின்றே தீரவேண்டும் என்று சொல்ல வேண்டும். நான் இது குறித்து சம்பந்தப்பட்ட துறை செயலாளர் அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். இருபது கிலோ மீட்டருக்குள் பேருந்துகள் நிற்பதில்லை. ஆகவே ஆங்காங்கே நிற்கிற மக்களை ஏற்றிச் செல்கிற வகையில் ஒரு அறிவிப்பைச் செய்ய வேண்டும்.

நமது புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் பின்னால் இருக்கிற எல்லா அமைச்சர்களும் அந்தந்தத் துறைகளை செவ்வனே நடத்தி வருகிறார்கள். அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு.பொன்னையன் அவர்களும் நடந்து முடிந்த ஸ்ரைக்குகளையும்—எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிற ஸ்ட்ரைக்கையும் மிகவும் வல்லமையான முறையில், எப்போதும்போல் பொறுமையாக, மிகுந்த சகிப்புத் தன்மையோடு கையாண்டு இந்த அரசுக்கு வெற்றி தேடித் தருவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திண்டிவனம் பேருந்து நிலைய மாடியை அரசுக்கோ அல்லது தனியாருக்கு வாடகைக்கு விட்டிருப்பதை மாற்றி பயணிகளுக்கு வாடகைக்குவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

திருச்சியிலிருந்து கரூர் வழி ஈரோட்டிற்கு பஸ் போகிறது. அதைவிடக் குறைவான தூரத்தில் திருச்சியிலிருந்து முசிறி வழியாக ஈரோட்டிற்கு ஒரு பஸ் விட்டால் அதிக வசூல் ஆகும். இருபது கிலோ மீட்டருக்குள் பஸ் நிற்பதில்லை. ஆகவே மீண்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன், அதற்கு இடையில் நிற்கும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இத்துறையைச் சிறப்புடன் செயல்படுத்தி வருகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்களைப் பாராட்டி என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திரு. சி. கோவிந்தராசன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

இந்த பட்ஜட்டில் ஸீட்டுக்கு கால் ஆண்டுக்கு வரி உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. இதை இதர மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில் இங்குள்ள வரி அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது ரூ. 215 கட்ட வேண்டியிருக்கிறது, மேலும் ரூ. 15 என்று சொன்னால் இதனால் ஆப்பரேட்டர்கள், உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தாமல் இருக்கக் கூடிய அளவிற்கு இதைச் செய்ய வேண்டும் என்ற என் கருத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

தேசியமயமாக்கக்கூடிய கொள்கையை நாங்கள் என்றைக்கும் வரவேற்கக் கூடியவர்கள் என்பது அரசுக்குத் தெரியும். 1968-ம் ஆண்டில் 120 மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள வழித் தடங்கள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டன. 1967-ல் 75 மைல் களுக்கு அப்பாலுள்ள வழித் தடங்கள் எல்லாம் நாட்டுடமை யாக்கப்பட்டன. மேற்கொண்டு படிப்படியாக இப்படி வரும் போது, இடைக்காலத்தில் அதாவது 'டிரான்ஸிஷனல் பீரியடில்' தனியார் துறையில் இருக்கக் கூடியவர்கள் அவர்கள் 'எக்ஸுமிக்' காக நடத்தக்கூடிய முறையில் சில பஸ்களை ஓட்ட ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு மெயின் ரூட்டில் 16 கிலோ மீட்டர் அவர்கள் வழித்தடம் வந்தால் அந்த பஸ்கள் ஓட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதனால் அவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

மூன்று, நான்கு பஸ்களை வைத்திருக்கக்கூடியவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட பஸ்களை மட்டும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற முறையில் வரையறுத்துக் கொண்டு ஒரு ஏற்பாட்டை இந்த இடைக்காலத்தில் அவர்களுக்கு, அதாவது நாட்டுடமை பூர்த்தி யாகும் வரை செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படிப்பட்ட அவர்களுக்கு உதவும் நிலைமையை விட்டு விட்டு, பொதுத் துறையை போட்டி போடக் கூடிய அளவில் இரவு நேரத்தில் நீண்ட தூர ஆம்னி பஸ்களை விடுவதற்கு மட்டும் தனியார் துறைக்கு அனுமதி வழங்கப்படுகிறது. உடனடி யாக அதையெல்லாம் நிறுத்தி குறிப்பிட்ட மூன்று நான்கு பஸ்களை மட்டும்தான் விடலாம் என்ற அளவில் ஏதாவது ஏற்பாட்டை தனியார் துறைக்குச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பொதுத் துறை நிறுவனங்களில் எஃபிஸியன்ஸி போதுமான அளவு இல்லை, சரியான முறையில் அவை கள் நடப்பது இல்லை என்ற குறை மக்கள் மத்தியில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. பிரேக் டவுன் அதிகமாக ஏற்படுகிறது. இதற்கு அடிப்படையான காரணம் சரியான முறையில் பரா மரிப்பு இல்லை என்பதுதான். பராமரிப்பு செய்யக் கூடிய வொர்க்- ஷாப்களில் தேவையான அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் கிடையாது.

அது மட்டுமல்ல, பராமரிப்புத் துறையை நாம் வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள். நம்முடைய பொதுத்துறையில் இரண்டு வொர்க் ஷாப்கள் இருக்கின்றன. ஒன்று குரோம்பேட்டையிலும், இன்னொன்று ராணித் தோட்டத்திலும் இருக்கின்றது. இந்த இடங்களில் சிறப்பான முறையிலும், மலிவான முறையிலும் பராமரிப்புச் செய்யப்படுகிறது.

ஆனால் அதை விட்டுவிட்டு, பாடி பில்டிங் உட்பட, சிறிய விஷயம், பெரிய விஷயம் எல்லாவற்றுக்குமே மாஜி பெரிய மோட்டார் மன்னர்களிடமே—அதாவது டி.வி.எஸ்., எல்.ஜி.பி. போன்றவர்களிடம் விடுகிறார்கள். இவ்விதம் ஏன் விடுகிறார்கள். இதற்கு என்ன காரணம் என்று புரியவில்லை. இதைப் பார்க்கும் போது சந்தேகங்கள் வருகின்றன. அதே நேரத்தில் அவர்கள் இதன் காரணமாக ஏராளமாக லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குகின்ற விஷயத்திலும் தேவைக்கு அதிகமான அளவில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை வாங்கி வைப்பதன் காரணமாக பணம் விரயமாகிறது. வாங்குவதில் ஒழுங்கீனம் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. 'லோக்கல் பர்ச்சேஸ்' என்ற முறையில் பல பார்ட்ஸ்கள் வாங்கப்படுகின்றன. இவ்விதமில்லாமல் டெண்டர்கள் போட்டுத்தான் இப்படிப்பட்ட சாமான்கள் வாங்க வேண்டும் என்று நிர்ணயிக்க வேண்டும். அதுவும் ஸ்டான்டர்டு கம்பெனிகளிடமிருந்து தான் வாங்க வேண்டும் என்றும் நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

துரித வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் பிரயாணிகள் மிகவும் அவதிப் படுகிறார்கள். நானும் அனுபவித்திருக்கிறேன். அவசரமாக அதுவும் குறிப்பிட்ட காலத்தில் போக வேண்டும் என்றால் போக முடியாத நிலைதான் இருக்கிறது. இதனால் அதிலிருக்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்களுக்கும் பிரயாணிகளுக்குமிடையே அடிக்கடி சச்சரவு ஏற்படுகிறது. அடிக்கடி இவ்விதம் பிரேக் டவுன் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் இவர்கள்தான் என்று பொதுமக்கள் நினைக்கிறார்கள். இதற்குக் காரணம் என்ன? விரைவு வண்டிப் பகுதியில் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு புதிய வண்டி மாற்ற வேண்டும் என்றிருக்கிறது.

ஆனால் அவ்விதம் விடுவதில்லை. இதேபோன்று ஒரு பார்ட் பழுதானால் அந்தப் பழைய பார்ட்ஸ்களைப் போடாமல், புதிய பார்ட்ஸ்களைப் போட வேண்டுமென்றிருக்கிறது. ஆனால், பழைய பார்ட்ஸ்களையே போடுகிறார்கள். புதிய டயர்களைப் போடாமல், பழைய ரிட்ரீட் பண்ணின டயர்களைப் போடுகிறார்கள். இது கூடாது என்று தீர்மானமோ முடிவோ இருக்கிறதா இல்லையா என்று தெரியவில்லை. ஆனால் இப்படிப்பட்ட நிலைமை வராதவாறு

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

ரிட்ரீட் பண்ணின டயர்களைப் போடாமலும், ரிப்பேர் ஆனால் பழைய பாகங்களைப் போடக்கூடாது என்றும் சொல்லப்பட்டால் அடிக்கடி குறிப்பாக இரவு நேரங்களில் பிரேக் டவுன் போன்ற தொந்தரவுகள் இல்லாமல் இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சாலைகள் பராமரிப்பு விஷயத்தில் சாலைகள் எல்லாம் குண்டும் குழியுமாக இருக்கிறது. இதுவும் இந்த அமைச்சரிடத்திலேயே பொறுப்பு விடப்பட்டிருப்பது நல்லது. சாலை பராமரிப்பு சரியான முறையில் இல்லாதிருப்பதால் அதிகமான அளவு தேய்மானங்கள் இருக்கும். இதற்கு நான் சொல்ல விரும்புவது சாலை பராமரிப்பு விஷயத்தில் ரயில்வேயில் செய்திருப்பது போல் ஒரு கிலோ மீட்டர் அல்லது ஒன்றரை கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு ஒவ்வொரு கேங் அமைத்துக் கொடுத்து அதற்கு மேல் மேஸ்திரி, சூப்பர்வைசர் என்று போட்டு அவர்கள் பொறுப்பிலேயே சாலை பராமரிப்பு வேலைகளை விட்டுவிட வேண்டும். அப்படியில்லாமல் இருப்பதால்தான் ரோடு ரிப்பேர் காலத்தில் அதிகமான அளவு அக்கறையில்லாத நிலையில் காரியங்கள் நடைபெறுகின்றன.

ஆகவே குறிப்பிட்ட தூரமுள்ள சாலையை காங்க்-யிடத்தில் பொறுப்பு ஒப்படைத்து, கொடுப்பதோடு, அந்த காங்கை நிரந்தரமாக்கி, அதோடு அவர்களுக்கு கூலியும் நிர்ணயித்துக் கொடுத்து அமைத்துக் கொடுத்தால் நல்ல முறையில் இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

அதே மாதிரி சாலை பொறியாளர்களில் பி.இ. படித்த கிராஜுவேட்கள் இருக்கிறார்கள், டிப்ளமோ ஹோல்டர்ஸ்களும் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் பொறியாளர்களாக அப்பாயின்ட் செய்யும் போது 3:1 என்ற முறையில் எடுத்துவிட்டு, பின்னால் பிரமோஷன் வரும்போதும் இதே வீதத்தை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதாவது 3 பி.இ. பட்டதாரிகளுக்கு பிரமோஷன் கொடுத்தபின் ஒரு டிப்ளமோ ஹோல்டர்க்கு பிரமோஷன் கொடுக்கிறார்கள். இதனால் டிப்ளமோ ஹோல்டர் பிரமோஷன் கிடைப்பதற்கு 20 ஆண்டுகள் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது, அதற்குப் பிறகுதான் எ.இ. யாக பிரமோஷனைக் கூடிய சூழ்நிலை வருகிறது.

(முற்பகல் 11·20)

பிரமோஷன் வரும்போது அல்லது கன்பர்மேஷன் வரும்போது, 10 ஆண்டுகள் வேலை செய்தால்தான் டிப்ளமா-ஹோல்டர்கள் கன்பர்ம் செய்ய முடியும் என்றும், 5 ஆண்டுகள் வேலை செய்தால் போதும் கிராஜுவேட்ஸ் கன்பர்ம் செய்யலாம் என்று கூறியதற்கு

பிறகு, இரண்டு பேர்களையும் மேற்கூறிய சர்வீஸ்கள் அடிப்படையில் 'ஈகுவல்' என்று வைத்த பிறகு, இன்னும் இந்த 3:1 என்ற விகிதம் அவசியமில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன்.

கிராமங்களை இணைப்பதுதான் போக்குவரத்துத் துறையின் கொள்கை என்று அரசு அறிக்கையில் தெளிவாக எடுத்துக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. சிறு கிராமங்களுக்குச் சாலைகள் போடப்பட வேண்டுமென்பதிலே அரசு அதிகக் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும். மினி பஸ்கள் ஏராளமாக விடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். அத்துடன் சாலைகள் அமைப்பது, பாலங்கள் கட்டுவது சமுதாய நலனுக்காக என்று கூறும்போது, கட்டிய பாலத்திற்கு ஆண்டுக்கணக்காக, முடிவே இல்லாமல், எப்போது முடியும் என்று தெரியாமல் பணம் வசூலிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கின்றது. இதைப்பற்றி நான்கூட கேள்வி கேட்டு, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறியிருக்கிறார்கள். இன்னும் பல உறுப்பினர்களும் கேள்விகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். பண்ருட்டியில், கள்ளிப்பட்டுக்கு அருகில் பெண்ணையாற்றில் கட்டிய பாலத்திற்கு வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. கொள்ளிடம் பாலம் கட்டி, பல ஆண்டுகளாக வரி வசூலித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். இது எப்போது நிறுத்தப்படும் என்று கேள்வி கேட்டபோது, இன்னும் 10, 15 ஆண்டுகள்கூட ஆகலாம், இன்னும் 17, 20 லட்சம் வர வேண்டியிருக்கிறது என்று கூறுவது சரியல்ல. சமுதாய நலனுக்காக என்று அந்தத் தொகை ஒதுக்கப்பட்டு, செலவழித்த பிறகு, அப்படிப்பட்ட சுங்க வரி போன்ற வரி வசூலிப்பது நிறுத்தப்பட வேண்டும்.

இப்போது பணியாளர்களுடைய நிலையைப் பற்றிக் கொஞ்சம் பேச விரும்புகிறேன். பணியாளர்கள் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய மூன்றாவது சொத்து என்று அறிக்கையிலே கூறப்பட்டுள்ளது. ஆனால் அவர்களுடைய நிலை என்ன? அவர்கள் அடிக்கடி தொலைதூரங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்றார்கள். அவர்கள் மனைவி, குழந்தைகளைக்கூட பார்க்கமுடியாத நிலைமைகள் ஏற்படுகிறது. அதோடு அவர்கள் பெறுகின்ற ஊதியம் மிகமிகக் குறைவு. அவர்கள் ஏற்கனவே என். ஜி. ஒக்களாக இருந்தார்கள். இப்போது அவர்களை இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்கர்ஸ் என்று அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது, 75 ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு. இது பல்லவன் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்டவரையாகும். அப்போது நிர்ணயிக்கப்பட்ட சம்பளத்திற்குப் பிறகு, பஞ்சப்படி சம்பந்தப்பட்டவரையில் அப்போது புள்ளிவிவரக் கணக்கு 323 ஆக இருந்தபோது 75 ரூபாய் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டது. 4 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகும்கூட, அதே 75 ரூபாய் பஞ்சப்படி வாங்கி வருகின்றார்களே தவிர, அதற்கு மேல் ஒரு பைசாக்கூட வாங்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

அப்பேர்ப்பட்ட சூழ்நிலையில்தான் ஏற்கனவே ஒரு வேலை நிறுத்தம் வந்தது. அந்த வேலைநிறுத்த சமயத்திலே, இடைக்கால நிவாரணமாக 27 ரூபாய் கொடுத்து, அவர்களுடைய எல்லாக் கோரிக்கைகளையும் இந்த மாதம் 31ஆம் தேதிக்குள், ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட அந்தச் சங்கங்களோடு கலந்து கொண்டு, பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி நிர்ணயிக்கப்படும் என்று சொன்னலும், உடனடியாக அப்படி பேச்சுவார்த்தைகள் நடக்கவில்லை.

ஆனல், இடையிலே என்ன ஏற்பட்டது? அரசின் இத்துறையின் செயலாளர் அவர்கள் தன் இஷ்டத்திற்கு இன்னென்ன பிரச்னைகள் என்று குறிப்பிட்டு, ஊதியம், டெர்மினல் பெனிபிட் போன்ற கோரிக்கைகள் நீக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்ன காரணத்தினலே, சங்கங்கள் பேச மறுத்து விட்டார்கள். 6 மாத இடைவெளிக்குப் பிறகு, இப்போதுதான் இந்தப் பிரச்னை பற்றி விவாதிக்கலாம் என்று அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

ஊதிய உயர்வு கொடுக்கப்பட வேண்டும், எல்லாப் பிரச்னைகளும் பேசி சுமுகமாகத் தீர்க்கப்பட வேண்டும் என்று சட்ட மன்றத்திலே கோரப்பட்டது. அப்படிப் பேசலாம் என்றும், சங்கங்களின் கருத்தைக் கேட்கலாம் என்றும் சொல்லப்பட்டது. ஆனல், நிலைமை என்னவென்றல், மார்ச்சு 31ஆம் தேதி முடியப் போகிறது. ஆறு மாதங்கள் கடந்துவிட்டன. இவர்கள் அரசு ஊழியர்களாக இருந்த நிலை மாறிய பிறகு என். ஜி. ஒக்களின் சலுகையும் இவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. பஞ்சப்படியும் இவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. காரணம், இவர்கள் இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்கர்ஸ் என்று சொல்லப்பட்டு 75 ரூபாய் மட்டும்தான் பஞ்சப்படியாக வாங்கிக் கொண்டு வருகிறர்கள்.

இப்படி இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்கர்ஸ் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் பஞ்சப்படியாக மட்டும் 300 ரூபாய், 250 ரூபாய், 200 ரூபாய் என்று வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆனல், இவர்கள் மட்டும் இன்னும் 75 ரூபாய் வாங்கிக் கொண்டு வருகிறர்கள். தவிர, எமெர்ஜன்சி நேரத்தில் இவர்கள் உரிமைகள் எல்லாம் பறிக்கப்பட்டன. தொழிற் சங்க உரிமைகள் பறிக்கப்பட்டு, பல தொழிலாளர்கள் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டார்கள். பல தொழிலாளர்கள் தொலை தூரங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்ற நிலைமைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டன. அதனலேதான் இந்த வேலைநிறுத்தம் சென்ற ஆகஸ்டில் வந்தது. அதை 6 மாதங்களுக்குள்ளாக, இந்த மாதம் 31ஆம் தேதிக்குள்ளாகத் தீர்த்து வைப்பதாகச் சொல்லப்பட்டு, 5 மாதங்களாகி விட்டன. இப்போது எல்லாப் பிரச்னைகளும் அவர்களுக்குத் தீர்க்கப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அந்த முடிவுக்கு வந்த பிறகு, இதை எவ்வளவு துரிதமாக அவர்களோடு பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி, இந்தத் துறையிலே உள்ளவர்கள் மேலும் வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாமல் இருக்க, இந்தத் தொழிலாளர்களோடு நல்ல முறையிலே சுமுகமாகப் பேசி அவர்க

ளோடு கன்பிரான்டேஷன்-இல்லாமல் ஓரளவு பிரச்னைகளை சுமுக மாகத் தீர்க்கின்ற வகையிலே அப்பேர்ப்பட்ட ப்ரபோசலை அவர் களுக்கு ஆபர் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் கேள்விப்படுகிறேன்—13 ரூபாய் 'ஆஃபர்' என்று சொன்னால் அதை யாரும் ஏற்றுக் கொள்ளமாட்டார்கள். இன் றைக்கு இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையில் இதர தொழிற்சாலைகளில் இருக்கக்கூடிய நிலைமை என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். சாதா ரண சர்க்கரைத் தொழிற்சாலையில் இருக்கக்கூடிய சாதாரணத் தொழிலாளிக்கு அடிப்படைச் சம்பளம், பஞ்சப்படி உட்பட 450 ரூபாயிலிருந்து 600 ரூபாய் வரை கிடைக்கிறது. இவர்களுடைய சம்பளம், பஞ்சப்படி எல்லாம் சேர்த்து, ரூபாய் முன்னூற்றுச் சொச்சம் கூட இல்லை. இதையெல்லாம் கணக்கில் கொண்டு உங்களுடைய ஆஃபர் இருக்க வேண்டும். பத்து நாட்கள் அவகாசம் இருக்கிறது.

தொடர்ந்து பேசுவதாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். பேசத் தயா ராக இருக்கக்கூடிய சங்கங்களோடு பேச வேண்டும். பேசுகிற பேச்சில் தினசரி அபிவிருத்தி ஏற்படக்கூடிய நிலைமை இருக்க வேண்டும். 31ம் தேதிக்குப் பிறகு பொதுமக்களுக்கு எந்தவித மான அசவுகரியமும் ஏற்படாத வகையில், அந்த அடிப்படையில் ப்ரொபோசல்ஸ் இருக்க வேண்டும். பேசுகிறோம், பேசுகிறோம் என்று சொல்லி 31ம் தேதியைத் தாண்டிப் பேசுவது என்பது வேறு விதமான நிலைமையைத்தான் ஏற்படுத்தும். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லாமல் நடக்க வேண்டும். எல்லாக் கோரிக்கைகள் குறித்தும் பேசுவது என்ற இந்த அளவுக்கு நிலைமை வந்த பிறகு சுமுகமான முறையில் அமைச்சர் அவர்களும், அமைச்சரவையும் இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு விரோதமான நிலைமைகள் இருக்கின்றன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு தொழிற்சங்கம் அமைக்க முற்பட்ட காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். 16 பேர் இன்றைக்கு டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்; 30 பேருக்கு மேல் இடமாற்றம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். கம்பெனி சங்கம் பொதுத்துறையில் இருக்கிறது. இதற்கு டெக்னிகல் டைரக்டர், லேபர் வெல்பேர் ஆபீசர், அங்கிருக்கக் கூடிய மானேஜிங் டைரக் டர்களுக்கும் பொறுப்பு இருக்கிறது. அங்குள்ள அதிகாரிகளின் சங்கம் அது. இதை நான் கூறும்போது ஆளும் கட்சி உறுப்பினர் கள் தவறாக நினைக்கக் கூடாது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிறது. அங்கிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் அடிக்கப்படுகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர் கள் 7—3—78ல் இருந்து இப்படிப்பட்ட பிரச்சினையைத் தீர்க்க வேண்டுமென்று தொடர் உண்ணாவிரதம் நடத்தி வருகிறார்கள்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

வேடிக்கை என்னவென்ருல் தொழிற் தகராறுகளைத் தீர்க்கும் பொறுப்பில் இருந்த டெபுடி கமிஷனர் ஆப் லேபர் அங்கே மானேஜிங் டைரக்டராக இருக்கிருர். எல்லாப் பிரச்சினைகளையும் புரிந்தவர். இப்படிப்பட்ட அன்ஃபேர் லேபர் பிராக்டிசுக்கு உடந்தையாக இருக்கிருர்.

அடுத்து, நம்முடைய வண்டிகளுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் கிடையாது. ரோட்டில் விபத்து ஏற்பட்டு விட்டால் டிரைவர்களை அரெஸ்ட் செய்து அவர்களே காம்பன்சேஷன் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டவர்களை நிரபராதி என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கொடுத்த பிறகும் அவர்களை வேலைக்கு எடுப்பதில்லை.

சில சில்லரைப் பிரச்சினைகளும் அவர்களுக்கு இருக்கின்றன. எங்களுக்கெல்லாம் பாஸ் கிடைக்கிறது. மற்றவர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. வண்டியை ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு பாஸ் கிடையாது. அவர்கள் குடும்பமும் மாதம் ஒரு முறை தங்கள் இல்லத்திற்குச் செல்வதற்கு பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நியாயமான கோரிக்கை. இதையும் அரசு செய்ய முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். ஆதாயம் இல்லை, ஆதாயம் இல்லை ; ஆதாயம் வரும்போது பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த முடியும் என்று அமைச்சர் சொன்ஞர்கள். இன்றைக்கு இந்தத் துறையில் டாப் ஹெவி அட்மினிஸ்ட்ரேஷன்தான் இருக்கிறது. எல்லாக் கழகங்களையும் ஒருங்கிணைத்து ஒரே கழகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்று ஏற்கனவே கூறியிருக்கிறேன். தற்போது அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் எக்ஸ்பென்சஸ் அதிகமாக இருக்கிறது. அவர்களுக்குச் சம்பளம் மட்டுமல்ல. ஆடம்பரச் செலவுகளும் அதிகமாக இருக்கிறது. அமைச்சர்களின் அலுவலகங்களிலேயே ஏர் கண்டிஷன் கிடையாது. ஆனல் மானேஜிங் டைரக்டர்கள் அறைகள் எல்லாம் ஏர் கண்டிஷன் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. நல்ல முறையில் அவர்கள் இருக்க வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. ஆதாயம் இல்லை, நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லும்போது இவை எல்லாம் அவசியந்தான ? எங்காவது போக வேண்டுமென்று சொன்னல் அவர்கள் பஸ்களிலே போவதில்லை ; கார்களில் கூடப் போவதில்லை : ஆகாய விமானத்திலேதான் பறப்பார்கள்.

ஏற்கனவே இருந்த ஒரு நிலைமை. அந்த ஆள் இப்போது இந்தத் துறையில் இல்லை. அவருடைய மகளின் திருமணத்திற்காக 10 மைல் ரோடே போடப்பட்டது. பத்துப் பதினைந்து அரசு பஸ்கள் அதற்காக விடப்பட்டன. அவர் இந்தத் துறையின் முன்னுள் செயலாளர். இப்போது அவர் இல்லை.

பட்டாபிராமன் குழு ரிப்போர்ட் கொடுத்திருக்கிறது. ஏற்கனவே சோமசுந்தரம் குழு அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறது. போக்குவரத்தின் முன்னேற்றத்திற்காக இந்தக் குழுக்கள் அறிக்கை கொடுத்தும் கூட, அதுபற்றி எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் இல்லை. பரிசீலித்து வருவதாக அறிக்கையில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. பரிசீலனை செய்வது மட்டுமல்ல, அந்த அறிக்கையை இந்த அவைமுன் வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்குக் கான்டீன் வசதி கூடக் கிடையாது.

அடுத்து, பஸ்ஸில் நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 11–30)

அடுத்து, ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் வெற்றிலை அடுக்குவது மாதிரி தள்ளித் தள்ளிச் செல்கிறார்கள். அந்த மாதிரி நிலையைத் தவிர்க்க பஸ்களில் இரண்டு கண்டக்டர்களையாவது நியமிக்க வேண்டும்.

அத்துடன், ஆக்சிடெண்ட் எப்போதோ ஏற்பட்டது என்ற காரணத்திற்காக அரசியல் கட்சிகளின் மாநாடுகள் நடக்கும் பொழுதும் அல்லது வேறு காரியங்களுக்காகவும் லாரிகளில் போகக் கூடாது என்று உத்தரவு வந்திருக்கிறது. ஏற்கனவே சட்டமன்றத்திலே, இந்தப் பிரச்னை வந்தது. ஒருசிலர் லாரிகளில் சென்றபொழுது விபத்து ஏற்பட்டதால் லாரிகளில் போகக் கூடாது என்று கூறப்படுகிறது. ஆகாய விமானத்திலேயும் விபத்து நடக்கிறது, இரயிலில் போகும்பொழுதும் விபத்து நடக்கிறது, அதற்காக அவைகளில் போகாமல் இருக்கிறார்களா? பஸ்களிலேயும்தான் விபத்துகள் நடக்கின்றன, அதற்காக பஸ்களை நிறுத்தி விடுதில்லை, யாரும் பிரயாணம் செய்ய வேண்டாமென்று சொல்வதில்லை.

ஆகவே, எப்பொழுதோ நடந்த விபத்திற்காக அரசியல் கட்சித் தொண்டர்களும் ஊழியர்களும் லாரிகளில் போகக்கூடாது, பஸ்களில்தான் போக வேண்டுமென்று சொல்வது சரியல்ல. ஆகவே, அந்த உத்தரவைத் தயவு செய்து ரத்து செய்து, எல்லாக் கட்சிகளுக்கும் —நான் ஒரு கட்சிக்காகச் சொல்லவில்லை— இந்த அனுமதியை வழங்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக ஒன்றே ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சற்று முன் நான் கேட்ட கேள்விக்கு லாக்-அவுட் செய்வது என்றால் அதற்குச் சட்டத்தில் இடமில்லை என்று தொழிலாளர் அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். அதற்கு அடிப்படையாகக் கூறப்படுவது,

டி.வி.எஸ். பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் இல்லை என்பதுதான் சிறு பஞ்சாலையானாலும், சர்க்கரை ஆலையானாலும், ஏன் டிரான்ஸ் போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டாலும் பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் என்று பிரகடனப்படுத்தப்படும்பொழுது பாதுகாப்பு சாதனங்களைச் செய்யக்கூடிய, முக்கியமாக சென்ட்ரல் கவர் மெண்டிற்கு அவசியமான அந்தத் தொழிலை ஏன் பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் என்று அறிவிக்கவில்லை என்பதற்கும் உட னடியாக விவரங்களை அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாடி பில்டிங் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் இன்றைக்கு நாங்கள் சட்டமன்றத்திற்கு வந்த பஸ்கூட எல்.ஜி.பி.-யில் பாடி கட்டப் பட்டதாக இருக்கிறது. இரண்டு பணிமனைகளை வைத்துக்கொண்டு இருக்கும்பொழுது பாடி பில்டிங்கில் அக்கறையோடு, கருத் தோடு இருந்து செய்ய வேண்டும். குரோம்பேட்டை, இராணித் தோட்டம் ஆகிய இந்த இரண்டு பணிமனைகளிலும்தான் செய்யப்பட வேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதிலும் உஷாராக இருக்க வேண்டும். லோகல் பர்சேஸ் என்ற முறையில் இப்படிப்பட்ட மோசமான நிலைமைகள் இருக்கக் கூடாது.

கடைசியாக, மறுபடியும் கூறுகிறேன். இந்தத் தொழி லாளர்கள் பிரச்சினையைப் பொறுத்தவரையில் பல்லவன் மற்றும் இதர போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சுமார் 40,000 தொழிலாளர்களின் பிரச்சினைகள் இதில் அடங்கியிருக்கின்றன. பொதுமக்களுக்கு அசௌகரியம் ஏற்படக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் 6 மாத காலம் அவகாசம் கொடுத் தார்கள். எனவே, இந்தப் பிரச்னைகளை விரைவில் தீர்ப்பது மட்டுமல்ல, அவர்களுக்கு திருப்திகரமாகவும் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இன்று முதல் எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கூறி அமர்கிறேன்.

*திரு. பொ. விஜயராகவன் : பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் —நிர்வாகம், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகள் — பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்கள் எவ்வளவு பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற அளவில் திட்டவட்டமான கொள்கை இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கடந்த சட்ட மன்றக் கூட்டத் தொடரில்கூட இதுபற்றி மாண்புமிகு ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்களும், எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களும் இந்தச் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அரசுக்குத் திட்டவட்டமான கொள்கை இருக்க வேண்டும், அவர்கள் எவ்வளவு பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவிக்க வேண்டுமென்று கூறியும், இது காறும் அதுபற்றிய நிலைமைகள் வரையறுக்கப்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

கடந்த ஆளுநர் ஆட்சிக்கு முந்தைய அரசு பத்துப் பேருந்துகளை உரிமையாளர்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று கூறினார்கள். அப்படிக் கூறுகின்ற நேரத்தில் பினாமிகள் பலர் அந்தமாதிரி பேருந்துகளை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற குறை சுட்டிக்காட்டப்பெற்றது. அந்தப் பினாமிகள் அப்படி வைத்துக் கொள்வார்களேயானால் அவைகளை இந்த அரசே நடத்துவதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் எத்தனை பேருந்துகளை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதைத் திட்டவட்டமாக இந்த அரசு அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்த வரையிலும் தற்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட்ட வரி விகிதங்கள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கின்றன என்ற அளவிற்குக் கூடச் சொல்லப்படுகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், அவர்களால் தாங்கக்கூட முடியாமல் இருக்கிறது என்பதையும் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். கர்நாடகம், ஆந்திரம், கேரளம் ஆகிய மாநிலங்களில் இருப்பதைவிட ஒரு மடங்கு வரி விகிதம் இருக்கிறது என்பதை அரசு உணர்ந்து அந்த வரிவிகிதத்தைச் சீராக்கி சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களும், அரசுப் பேருந்து நிறுவனங்களும் நஷ்டத்தில் ஓடாதபடி நிலைமைகளைப் பாதுகாக்க வேண்டும்.

அதுமட்டுமல்லாமல்; கிராமப்புறங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு ரூ. 15 வரி என்றும் நகரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு ரூ. 25 வரி என்றும் அமுல்படுத்துவதாக இங்கே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது, இப்பொழுது புதிதாக விதிக்கப் படுகிறது. இதையும் இரண்டுக்கும் ஒரே சீராக விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நகரங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, தேய்மானமும் நட்டமும் அதிகம் என்பதைக் கணக்கில் கொண்டு இரண்டுக்கும் ஒரே வரி விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரை, கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி விவாதிக்க நாளே இல்லையென்று சொல்லலாம். அந்தக் கழகத்தைப்

1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. விஜயராகவன்]

பற்றி பல குற்றச்சாட்டுகள் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்க பட்டு, அதற்கு அமைச்சரும் அது அரசின் கவனத்திலே இருக் கிறது என்று கூறினர். விரைவிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்றும் சொன்னர்கள்.

4-1-78 அன்று நடைபெற்ற விவாதத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிதாஸ் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தின்மீது பல குற்றச்சாட்டுக்களைச் சொன்ன நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கீழ்க்கண்ட பதிலை அளித்தார்கள். ''மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட கட்டபொம்மன் எம்.டி. சீனிவாசன் அவர்களைப் பற்றி விசாரணை நடந்து வருகிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். விசாரணைக்குப் பிறகு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்''. விசாரணைக்குப் பிறகு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று கூறியிருக் கிறர்கள். ஆனல், யார் விசாரிக்கிறர்கள், எப்பொழுது விசாரிக் கிறர்கள் என்பதைப் பற்றிய தெளிவு எங்களுக்கு இல்லை. பல விதமான குற்றச்சாட்டுகள், அந்த நிர்வாகத்தின் மீதும் அந்தக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் மீதும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மட்டுமல்ல, அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களும் கொண்டு வந்திருக்கிறர்கள். அவைகளை நீதிபதியை நியமித்து, விசாரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அப்படி நீதிபதியை நியமித்து விசாரிக்கிற நிலையில், அந்த அதிகாரி அங்கே இருப்பாரானல், அவர்மேல் சுமத்தப்படு கின்ற குற்றச்சாட்டுக்களை பற்றிக்கூற சாட்சிகள் அஞ்சுகின்ற நிலைமை அங்கே இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே சர்வாதி காரமான நிலைமையில் அந்த அதிகாரி நடத்து கொண்டு வருகிறர் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, நீதிபதியை நியமித்து, அவர் விசாரித்து, விசாரணை முடிவடைகிறவரையில், அந்த அதிகாரியை அங்கிருந்து மாற்றிவிட்டு, விசாரணை முடிவில் அவர்மீது குற்றம் இல்லை என்று நிரூபிக்கப்படுமானல், அவரை மீண்டும் அங்கே வைக்க எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனல், அதுவரை அவர் அங்கே இருக்கக்கூடாது. ஆகவே, அவரை மாற்றி, விசாரணை ஒழுங்கான முறையில் நடக்க ஒரு நீதிபதியைக் கொண்டு விசாரிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னென்று, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தமட்டில். தொழிலாளர் விரோதப் போக்கு மட்டுமல்ல, மக்களுக்குச் சரியான தொண்டாவது இருக்கிறதாவென்றல், வேதனை தரத்தக்க செய்தி தானிருக்கிறதென்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறைந்த கட்டண வசதியில் டவுன் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று மனுக்கள், கோரிக்கைகள் வந்தும், அந்த நிர்வாகம் தட்டிக் கழிக்கிற சூழ்நிலைதான் இருந்து வருகிறது.

டவுன் பஸ்ஸை, குறைந்த கட்டண வசதியில் 25 கிலோ மீட்டர் வரை ஓட்ட அனுமதிக்கலாம் என்ற விதி இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி அந்த விதி இருக்கும்போது, அதைப் பயன்படுத்தி, இப்பொழுது தொடுவெட்டி-கருங்கல் வரை செல்கின்ற 108-சி எண்ணுள்ள பேருந்தை, மிடாலம் வரை நீட்டிக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டபொழுது, அக்கோரிக்கை ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. ஏற்கனவே, 16 கிலோ மீட்டர் வரை அப்பேருந்து ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. இன்னும் 5 கிலோ மீட்டர் நீட்டித்துத் தாருங்கள் என்று கேட்கிறோம். அதனால், அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கிற மீனவர், மாணவர், ஆசிரியர், பணியேற்றத் தொழிலாளர், மற்றும் ஏராளமான பேர்கள் பயணம் செய்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். அது வாழ்க்கையின் அடித்தட்டில் இருக்கிற மக்கள் வாழ்கிற பகுதி. ஆகவே, டவுன் பஸ்ஸை நீட்டித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடுகூட, அந்த நிர்வாகம் அதையும் மறுத்துள்ளது. ஆகவே, அதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே எடுத்துத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

முஞ்சிறை-நாகர்கோவில் செல்லும் 10-பி பஸ், வேங்கோடு தொலையாவட்டை வழியாக, நாகர்கோவிலுக்கு விடப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையும் வந்துள்ளது. அது தற்போது 10 கிலோ மீட்டர் தொலைதான் இருக்கிறது. அந்தக் கோரிக்கையும் அங்கே நிறைவேற்றப்பட்டதா என்றால் இல்லை யென்றுதான் சொல்லவேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். விரைவுப் பேருந்துகள் மிகவும் மோசமான சூழ்நிலையில் இருந்து வருகின்றன. ஆகவே, தொலை தூரங்களுக்குச் சென்று வருகின்ற அந்தப் பேருந்துகளைக் குறைந்தபட்சம் ஒரு வருடத்திற்கு ஒரு முறை மாற்ற வேண்டுமென்ற கருத்து இருக்கிறது. இதுவரையிலும் அப்படி மாற்றியிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அதுமட்டுமல்ல, அந்தப் பேருந்துகள் வழியிலே டயர் பஞ்சர் ஆனாலும் ஜாக்கி போன்ற கருவிகள்கூட அந்தப் பேருந்துகளில் இருப்பதில்லை.

(முற்பகல் 11-40.)

வெள்ளை உடை உடுத்திக்கொண்டு யாரும் அந்தப் பேருந்தில் பயணம் செய்ய முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. நாங்கள் எல்லாம் இதை நேரடியாக அனுபவித்து வருகிறோம். வெள்ளை உடைகளை அணிந்து சென்றால் உடைகள் எல்லாம் கறையாகக் கூடிய சூழ்நிலை, சரியாக கழுவப்படாத சூழ்நிலையிலேதான் இன்றைக்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இருக்கின்றன. காரணம், போதிய

1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. விஜயராகவன்]

அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலை இருக்குமானால் இந்தப் பேருந்துகளைப் பராமரிக்கும் நிலை எப்படி என்று இங்கே நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுக்கு யூனிபார்ம் கொடுக்கிறார்கள். யூனிபார்ம் கொடுக்கின்ற அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அந்தத் துணியை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களே தைத்துக் கொடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் அவைகள் சரியாக இல்லை என்கிற அளவில் சொல்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு தைத்துக் கொடுக்காமல், துணியாகவே கொடுத்துவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த விரைவுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றுகின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்களுக்கு ஓய்வு இல்லாத நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே, விபத்துக்கள் கூட ஏற்படுகிற நிலைமை இருக்கிறது. அரசு அதைப் பரிசீலித்து அவர்களுக்குப் போதிய ஓய்வு கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலைகள், பாலங்கள் பற்றி ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். குமரி மாவட்டம் கிள்ளியூர் யூனியனுக்குட்பட்ட பூட்டேற்றி விழுந்தையம்பலம் சாலை அமைக்கப்படாமல் பல ஆண்டுகளாக இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையை அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். விழுந்தையம்பலத்திலிருந்து அம்சி வரையில் உள்ள ரோடை எக்ஸ்டன்ட் பண்ண வேண்டும் என்று கோரிக்கை வைத்து, ஆய்விலிருந்து, இன்னும் நடைமுறைக்கு வராத காரணத்தால் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழிவகை இருந்தும் இணைப்புப்பாதை அமைக்கப்படாததால் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழியில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மேல்புரம் யூனியனில் திருத்துவபுரம் மருதங்கோடு சாலை 1961 ஆம் ஆண்டிலே நெடுஞ்சாலை-கிராமப் பணித்துறையினரால் சர்வே செய்யப்பட்டு எஸ்டிமேட் செய்யப்பட்டு, அடிக்கல் நாட்டப்பட்ட அந்த சாலை இன்று வரையில் நடைமுறையிலே செயல்பாட்டுக்குக் கொண்டு வரப்படாத நிலைமை இருந்து வருகிறது. அதையும் விரைவில் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, முன்சிறை யூனியனில் புதுக்கடை, கொல்லங்கோடு சாலையில் கணபதியான் கடவில் பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கை இருக்கிறது. அதையும் இந்த அரசு கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வேங்கோடு, கூட்டாலுமூடு, வெட்டைசாலை, மணியாரம்குன்று, தொட்டாரம் எலா நடவரம்பு, விராலிவிளை போன்ற பகுதிகளின் வழியாக அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 1973-லே தொடங்கப்பட்ட ஏழு தேசம் பஞ்சாயத்துக்குட்பட்ட வயக்கலூர் சாலை இன்னும் முடிவுறவில்லை. அதை மீண்டும் தொடங்கி முடித்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன்.

திரு. பொ. சிகாமணி : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு அனுமதித்தற்காக நன்றி கூறிக் கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகன சட்டங்கள் நிலையில் அரசு சில நல்ல திட்டங்களை ஆற்றிக் கொண்டிருப்பது வரவேற்கத் தக்கது. சாலை விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்காக வண்டிகளில் டெக்கோ மீட்டர்கள் பொறுத்த உடனடியாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மீட்டர் உற்பத்திக்கு, பல உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல, ஏகபோக உற்பத்தியாளராக என். கே. என்ற நிறுவனம் இருக்கிறது. இந்த நிறுவனத்தில் இந்த டெக்கோ மீட்டர்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்கும் சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. அதனால் அரசே சொந்தமாக இந்த மீட்டர்களைத் தயாரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்கள் நலத்தில் அக்கறையுள்ள இந்த அரசை விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்வது, விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கும், ஓட்டுநர்களை ஊக்குவிப்பதற்கும் ஒவ்வொரு கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் சிறப்புப் போனஸ் திட்டம் அமல்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சரக்குப் போக்குவரத்தில் சில முறைகேடுகள் நடக்கின்றன என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சரக்குப் பேருந்துகள் மூலம் கள்ளக் கடத்தல் போன்றவை பெரும் அளவில் நடந்து கொண்டு இருக்கின்றன. குறிப்பாக, சந்தனக் கட்டைகள், பால்ஸ் பர்மிட் போன்றவைகள் நிகழ்கின்றன என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அரசு அது குறித்து கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆர். டி. ஓ. மாற்றி அமைக்கப்பட வேண்டும். நான்-டிரான்ஸ்போர்ட், டிராஸ்போர்ட் என்று விரிவு படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. சிகாமணி]

டிராக்டர் டிரய்லர் சொந்தக்காரர்களுக்கு டிராபிக் அதிகாரிகள் பெரும் அளவிற்குத் தொல்லே கொடுக்கிருர்கள். அவர்கள் ஹெவி மெஷினரி போன்றவை ஏற்றிச் செல்ல முடியாது. இப்படிப்பட்ட தொந்தரவால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதனுல் தொழிலாளர்கள் வேலேயும் பாதிக்கப்படுகிறது. எனவே, அதிலே சில விதிமுறைகளைத் தளர்த்தி, டிராபிக் அதிகாரிகள் தொந்தரவிலிருந்து அவர்களே விடுவித்து, அவர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த அரசு மொபைல் கோர்ட் எடுத்ததற்காக புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியையும் பாராட்டுதல்களையும் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கிராமச் சாலைகளை சீர்திருத்துவதற்கு யூனியன்களிடமும் போதிய நிதி வசதி இல்லை. கிராமப்புறத்தில் தார் சாலைகள் போட இயலவில்லை என்ருலும், உடனடியாக குறைந்தது மெட்டல் சாலையாவது போட திட்டம் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன. சாலைகள்-பாதைகள் திட்டத்திக்காக 27 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 27 கோடி ரூபாய் பராமரிப்பிற்கே செலவிடப்படுகிறது. இந்தத் தலைப்பில் வருமானம் 72 கோடி இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தத் தொகை முழுவதையும் அதற்காகவே செலவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பெரும் சாலைகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் மிகவும் குறைவான நிலையில் இருக்கின்றன. நிதிப்பற்ருக்குறை என்று இருந் தாலும், குறைந்தது மைனர் கல்வெர்ட்டுகளையாவது சீர்படுத்தி, ஓரளவு நல்லமுறையில் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். கிராமச் சாலைகளையும் சிறந்த முறையில் செப்பனிட வேண்டும் என்பதையும் உங்களின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக இந்த கான்டிராக்ட் முறை ஒழிக்கப்பட வேண்டும். பஞ்சாப், அரியானு போன்ற மாநிலங்களில் அரசு 'கன்ஸ்டிரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன்' அமைத்து, அதன் மூலம் எல்லாவற்றையும் செய்து கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே, தமிழக அரசும் கன்ஸ் டிரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட திட்டத்தில், இந்த அரசு பொறுப் பேற்றுக் கொண்ட பின்பு 48 சதவீதம் என்று இருந்ததை 52 சதவீதம் எனற அளவிற்கு உயர்த்தியிருக்கிறது. அதற்காக ான் பாராட்டுகிறேன். இந்த அரசு தொழிலாளர்களின் நலனில் அக்கறை கொண்டுள்ள அரசாகவும், பேச்சுவார்த்தை மூலம் தீர்வு

காணவேண்டும் என்ற நோக்கத்தை உடைய அரசாகவும் இருப்பதால் முன்அறிவிப்பு இல்லாமல் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யும்போது நடுரோட்டில் பஸ்களை நிறுத்திவிட்டு பயணிகள் இன்னலுக்குள்ளாக்கப்படுகிற நேரத்தில், அத்தகைய முன்அறிவிப்பு இல்லாமல் வேலைநிறுத்தம் செய்கிற தொழிலாளர்கள் மீது அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, சென்னையில் மோட்டார் சைக்கிள், ஸ்கூட்டர் போன்றவைகளில் பயணம் செய்பவர்கள் கட்டாயம் ஹெல்மெட் அணிந்து செல்லவேண்டும் என்ற உத்தரவை உடனடியாக சென்னையில் அமல்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை.)

மாண்புமிகு முசிறிபுத்தன் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில், மினி பஸ் ஓட்டும் உரிமங்களை தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். மினி பஸ்களை தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு முறையில் நிறுவி நல்ல முறையில் நடத்த முடியும் என்று நான் நம்புகிறேன். திருவொற்றியூர் பகுதியில் மினி பஸ்கள் விடவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரில் டாக்சி ஸ்டாண்டுகளில் டெலிபோன் வசதி, பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ் போன்றவைகளைச் செய்யவேண்டும். இது போன்ற வசதிகள் டெல்லி நகரத்தில் வெற்றிகரமாக நடந்து வருகின்றன என்று கூறிக்கொண்டு, எண்ணூர் பகுதியில் மீன் பிடி துறைமுகம் ஒன்றை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(முற்பகல் 11-50)

திரு. கா. செங்கோடன்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கொண்டுவந்துள்ள சாலை போக்குவரத்து பராமரிப்பு மானியங்களின்கீழ் பேசக்கூடிய நல் வாய்ப்பினை நல்கியமைக்காக முதற்கண் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கிராம முன்னேற்றத்தைக் கருத்திற் கொண்டு தமிழ்நாட்டு முதல்வர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் மினி பஸ் விடக்கூடிய திட்டத்தை கிராம மக்கள் எல்லாம் உளமார, மனமார பாராட்டி வரவேற்கிறார்கள்.

என்னுடைய தொகுதியாகிய கபிலர்மலை தொகுதியில் புதிய பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேலூர்—திருச்செங்கோடு (வழி) பாண்டமங்கலம், அண்ணநகர், நெட்டையாம்பாளையம், சிறுகிணற்று

பாளையம், கபிலர்மலை, திடுமல்கவுண்டம்பாளையம், நகப்பாளையம் சிறுநெல்லிக்கோவில், கொத்தமங்கலம் செல்லக்கூடிய பாதைக்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது அமைச்சரவர்களுடைய தொகுதியையும் இணைக்கக்கூடிய பாதை. அதைக் கருத்திற்கொண்டு அமைச்சரவர்கள் உரிய கவனம் செலுத்துவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்து, நாமக்கல்லிலிருந்து கபிலர் மலைக்கு வேலகவுண்டம்பட்டி, அணியார், நருவலூர், செக்குப்பட்டி, ஏத்தக்கடை, எட்டிக்கன்பாளையம், குஞ்சம்பாளையம் வழியாகச் செல்லக்கூடிய பாதையிலே பஸ் போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சவரர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மோகனூரில் சர்க்கரை ஆலை போன்ற பல்வேறு தொழில்கள் எல்லாம் இருக்கின்ற காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் அங்கு வந்து செல்லப் போதுமான பஸ் வசதி இல்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். அங்கே ஹையர் செகண்டரி பள்ளியும் நிறுவப்பட இருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் தேவைப்படும் பஸ் வசதியைக் கருத்திற்கொண்டு ஒரு டவுன் பஸ் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்த டவுன் பஸ் மோகனூரிலிருந்து ஜேடர்பாளையத்திற்கு பாலப்பட்டி, நஞ்செய் இடையாறு, வேலூர், வெங்கமேடு, வீரணம்பாளையம், கபிலர் மலை வழியாக விடப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காவிரியில் இருக்கக்கூடிய வேலூர் பாலத்தில் விளக்குகள் சீரழிந்த நிலையில் இருக்கின்றன. அதனால் பொதுமக்கள் அங்கு வருவதற்கு பெரிதும் அவதிப் படுகிறார்கள். எனவே, அதைச் செப்பனிட்டு விளக்குகள் எரியச் செய்து மக்களின் சிரமத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நாமக்கல் பகுதியிலே கீழ்சாத்தம்பூர், பரமத்தி செல்லும் பாதை சீர்குலைந்து கிடக்கிறது. ஊராட்சியில் நிதி வசதி இல்லை. பாதை செப்பனிடப்படாததால் பஸ்ஸை நிறுத்தி விட்டார்கள், அதனால் பொதுமக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதுபற்றி அமைச்சரிடம் மனு தந்திருக்கிறேன். அதை அமைச்சரவர்கள் கவனித்து, ஹைவேஸ் பாதையாக எடுத்துக்கொண்டு, அதன் மூலம் அந்தப் பாதையைச் செப்பனிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை to சென்னை செல்லும் பஸ் நாமக்கல் வழியாகச் செல்கிறது. அப்படிப்பட்ட வழித்தடம் தமிழ்நாட்டிலேயே அது ஒன்றுதான் என்று கருதுகிறேன். அந்தப் பாதை சீரழிந்த நிலையில் இருக்கிறது; அதைச் செப்பனிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தூசூர், செல்லிபாளையம், பௌத்திரம் ஆகிய 3 ஏரிகளின் கரைகளும் தண்ணீர் வழிந்து, கரை அரிக்கப்பட்டு அகலம் குறைந்து மிகவும் சிக்கலான ஒரு நிலையில் இருக்கின்றன. அந்த வழியாக நிறைய பஸ்கள் ஓடுகின்றன. முக்கியமாக சென்னை—சென்னை பஸ் போகிறது. ஆகையால் அந்த ஏரிகளின் கரைகளை விரைவில் செப்பனிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1967ஆம் ஆண்டு இங்கே எதிர்க்கட்சியில் இருக்கிற பேராசிரியர் அவர்கள் அந்தத் தொகுதி பாராளுமன்ற வேட்பாளராக நின்ற போது வாக்குறுதி கொடுக்கப்பட்டது. இன்று வரையில் அந்த வாக்குறுதி நிறைவேற்றப்படவில்லை. அதை மனதிற்கொண்டு ஆண்டுக்கு ஒரு ஏரி என்று எடுத்துக் கொண்டாவது 3 ஆண்டுகளில் 3 ஏரிக்கரைகளையும் செப்பனிட்டு, அகலப்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் பல இடங்களில் நெடுஞ்சாலைகள் அருகிலுள்ள ஏரிகள், குளங்கள் மழைக் காலத்தில் நிரம்பி, தண்ணீர் வழிந்து ஓடியதால் அரிப்பு எடுத்திருக்கின்றன; அதனால் பஸ்கள் ஓடுவதற்குத் தடை ஏற்படுகிற காரணத்தால் அந்த நீர் அரிப்புகளை எல்லாம் சீர்செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன், தேவையான இடங்களில் பாலங்கள் அமைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதைப்போல அணியார்—நருவலூர் சாலையில் ஒரு பாலம் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலம் நகரின் மத்திய பகுதியில் இரயில்வே லைன் ரோட்டின் குறுக்கே செல்வதால் அடிக்கடி பஸ் போக்குவரத்திற்குத் தடை ஏற்படுகிறது. அந்த இடத்தில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டி, இந்தத் தடையை நீக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சேலம் மாவட்ட இரயில்வே செஸ் நிதி 35 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. அதைப் பயன்படுத்தியாவது இந்த மேம்பாலத்தை அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றைக் கூற விரும்புகிறேன். நாமக்கல் லாரி பாடி கட்ட சிறந்த இடம். அகில இந்தியாவிலும் லாரி பாடி கட்டும் தொழிலில் சிறந்து விளங்குமிடம் நாமக்கல் என்றுகூடச் சொல்லலாம். கல்கத்தா, ஒரிசா, பாம்பே போன்ற இடங்களிலிருந்தும் கூட லாரி பாடி கட்டுவதற்கு அங்கே வருகிறார்கள். ஆகவே,

1978 மார்ச் 20] [திரு. கா. செங்கோடன்]

அங்கே இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் நலனில் அதிக அக்கறை செலுத்தி, வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாட்கை லாரிகளுக்கு மஞ்சள் நிறம் கட்டாயம் பூச வேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டு, மஞ்சள் நிறம் பூசிய ஆட்சியின் சட்டத்தை ரத்து செய்யும் வகையில் அது கட்டாயமல்ல என்று ஆக்கப்பட்டிருப்பதை லாரி சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் வரவேற்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது).

இறுதியாக லாரி பாடி கட்டும் தொழிலாளர்களுக்கும் கடன் வசதி, மற்ற பல வசதிகளையும் செய்து கொடுத்து, அவர்களுடைய வாழ்க்கை சிறப்பாக அமைய ஏற்பாடுகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு மீண்டும் நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில முக்கியமான விஷயங்களை இங்கே கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒருங்கிணைந்த முறையில் ஊதியக் கொள்கை வகுக்கப்பட வேண்டுமென்று முதலில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஜப்பான் திட்டத்திலுள்ள குறைபாடுகளைப்பற்றி திராவிட முன்னேற்றக் கழகக் கட்சித் தவிர அனைத்துக் கட்சிச் சங்கங்களும் இந்தத் திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டவுடனே போராடினார்கள். அத்தகைய போராட்டத்திலே கலந்து கொண்டவர்கள், சிறை சென்றவர்கள் இன்றைக்கும் அதிலே உள்ள தடைகளைப் போக்க வேண்டுமென்று தொடர்ந்து கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

குறிப்பாக 1—9—1977 அன்று இடைக்கால நிவாரணமாக ரூபாய் 27 அறிவிக்கப்பட்டு 31—3—1978 அன்று பேசித் தீர்ப்பது என்று அன்றைக்கு ஒத்துக் கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், பேசித் தீர்ப்பதில், இடையில் சில தேக்கங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அந்தப் போராட்டத்திலே 1—9—1977 அன்று எடுத்துக் கொண்டபடி துரிதமாக இதைக் கூட்டுவதிலே காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. டேர்ம்ஸ் ஆஃப் ரெஃப்ரன்ஸ் ஆகியவற்றைப் பற்றி எல்லாம் தொழிற்சங்கங்கள் கலந்து பேசுவதற்குப் பதிலாக சில நிர்வாக இயக்குநர்களே அதிலே முனைந்து செயல்பட்டு இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, இருதரப்பு குழுவும் கடந்த 4 மாதங்களாக கூடிப் பேசாமல் காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. 31—3—78க்குள் இனிப் பேசித் தீர்க்க முடியாது என்று 1—9—1977 அன்று அறிவிக்கப்பட்ட இடைக்கால நிவாரணத்தோடு, பேசித் தீர்க்க

முடியாது, ஏனென்றால் மேலும் காலதாமதம் ஏற்படும் என்று கருதுவதால், இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பகிர்ந்தளிக்கும் போதே அந்த இடைக்கால நிவாரணம் ரூபாய் 27-ஓடு மேலும் சேர்த்துக் கொடுத்து அமைச்சரவர்கள் அறிவிக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையோடு நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இல்லாவிட்டால் குழுவும் அனைத்து சங்கங்களும் உட்கார்ந்து ஊதியம், பஞ்சப் படி, பாட்டா ஆகிய அனைத்தையும் பற்றிப் பேசவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

15—3—1978 அன்று அனைத்து சங்கங்கள் மாநாடு சென்னையில் நடந்திருக்கிறது. அதிலே வாக்கெடுப்பு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்றும் வேலை நிறுத்தம் செய்வது என்ற முறையிலே தொழிற் சங்கங்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். இதோடு மட்டுமன்றி ஏ. ஐ. டீ. யூ-வின் தலைவர் கே. எம். சுந்தரம் அவர்கள் தெளிவாகவும் விளக்கமாகவும் பல விவரங்களை அரசாங்கத்திற்கு அளித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு பல விஷயங்கள் பொறியியல் கழகத்திலும் அதே போல் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இருக்கின்றன. பல படித்த இளைஞர்கள் அங்கே அத்தக் கூலியாகப் பணிபுரிகிறார்கள்.

பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் மூன்றாண்டு காலத்திற்கு மேலாகியும் அதிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் அத்தக் கூலியாகவே நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அதன் நிர்வாக இயக்குநர் ஊதியம் பற்றி மூர்மார்க்கட்டிலே போய் விசாரித்து வருகிறார் என்கிற நிலைமை இருக்கிறது.

அதேபோல் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பிரிவிலும் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் நிர்வாக இயக்குநர் தொழிலாளர்களை மிகவும் மோசமாக நடத்துகிற நிலைமை இருக்கிறது என்று கூறப்படுகிறது. பல்லவன் என்ஜினியரிங் கார்ப்பரேஷன்-இல் படித்த இளைஞர்கள் வண்டி கழுவும் வேலையிலும், துடைக்கும் வேலையிலும் கூலிகளாக நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அதை உடனடியாக களையவேண்டும். அரசு நிறுவனங்களிலேயே கூலிகளாக நடத்தப்பட்டு வந்தால் தனி முதலாளிகள் இவற்றைச் செய்வதற்குத் தயங்க மாட்டார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, அரசின் தொழிலாளர் சட்டங்கள் அனைத்துப் போக்குவரத்து கழகங்களிலேயும் முறையாக அமல்படுத்துவதற்கு சரியான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக, சில நல்ல வருமானம் வரக்கூடிய வண்டிகள் அதாவது பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து மன்னார்குடி வழியாக மெட்ராஸ் வருகிற வண்டியும் அதுபோல் தஞ்சாவூரிலிருந்து பழனி வண்டியும் இப்படி ஓடிய வண்டிகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன.

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[நண்பகல் 12–00]

அதுமட்டுமன்றி, பட்டுக்கோட்டை—சென்னை வண்டி, சென்னையிலிருந்து மண்டபம் வரை நீட்டிக்கப்பட்டு மண்டபம் வரை சென்று வருகிற கண்டக்டர்களுக்கு பாட்டா கிடைக்காத நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, தொழிலாளர்களைக் கலந்து எந்த வண்டியை நீட்டிக்கலாம். எந்த வண்டியை எந்த நேரத்தில் விடலாம் என்பது போன்ற ஆலோசனைகளை தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிர்வாகங்கள் பெற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்று தஞ்சையிலிருந்தும், திருச்சியிலிருந்தும், மதுரையிலிருந்தும், புதுக்கோட்டையிலிருந்தும் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் லேட்னிங்க் பஸ்கள் இடையில் நிற்காமல் தஞ்சையிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, மதுரையிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, திருச்சியிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, என்று ஒன்பது அல்லது பத்து மணிக்கு சரியாக குறிப்பிட்ட காலத்தில் புறப்படுகின்ற அளவிற்கு வண்டிகளை விட்டால் மக்களுக்கு இருக்கிற சிரமங்கள் நீங்குமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் போடப்பட்ட ஒரு உத்தரவு அவசர நிலை காலத்தில் அமுலாக்கப்பட்டு, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இதுவரையில் 129 தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைக்காத ஒரு அவல நிலை இருக்கிறது. அதை அரசாங்கம் மறுபடியும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் எவ்வளவு பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை அரசாங்கம் தெளிவாக அறிவிக்க வேண்டும். 1971-ல் பத்து பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு அறிவித்திருந்தது. பிறகு அதிலே மாற்றம் ஏற்பட்டது. இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு தெளிவான கொள்கையை, கட்டுப்பாடான கொள்கையைப் பராமரிக்க வேண்டும்.

உதாரணத்திற்கு, 15 லட்சம் ரூபாய் வைத்திருந்தால் ஸ்மால் இண்டஸ்ட்ரீஸ் என்றிருக்கிறது. 15 லட்சம் ரூபாய்க்கு உட்பட்டு வரக்கூடிய அந்த அளவிற்குப் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டால் தான் அவர்கள் எக்கனுமிக்கலாக நிர்வகிக்க முடியும் என்ற கருத்தை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும்.

அண்மையில் விதித்திருக்கிற வரி மிகவும் அதிகமானது. உதாரணமாக ரூ. 215 ப்ளஸ் ரூ. 15, ரூ. 230 விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

கர்நாடகாவில் க்வார்ட்டருக்கு ரூ. 110. ஏழு காசு கிலோ மீட்டருக்கு.

ஆந்திராவில் ரூ. 115,75, கிலோ மீட்டருக்கு காசு 5.

கேரளாவில் ரூ. 112.50, கிலோ மீட்டருக்கு காசு 5.

தமிழ்நாட்டில் ரூ. 215 ப்ளஸ் ரூ. 15, ரூ. 230, கிலோமீட்டருக்கு ஐந்து காசு.

இன்றைக்கு மத்திய அரசில் எக்ஸைஸ் ட்யூட்டி என்று கூறி 5 சத வீதம் ரப்பர், அலுமினியம், இரும்பு என்று இப்படி பல் வேறு பொருள்களுக்கு டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். டீஸலுக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். பெயின்ட்க்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். நம் அரசாங்கம் டீஸலுக்கு இரண்டு காசு உயர்த்தியிருக்கிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 4 காசாக இருந்தபோது மக்கள் பயணம் செய்ததைவிட 5 காசான பிறகு குறைந்திருக் கிறது. இதற்கு மேல் கிலோ மீட்டருக்கு உயர்த்த முடியுமா என்றால் முடியாது. எனவே இப்போது விதித்திருக்கக்கூடிய க்வார்ட்டர்க்கு உள்ள டாக்ஸை குறைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட குறிப்பாக அரசாங்கம் தனியார் எவ்வளவு பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவிக்காததன் விளைவாக மூன்று பஸ்கள், இரண்டு பஸ்கள், நான்கு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர் கள் கடன் பெற முடிவதில்லை. அப்படிக் கடன் கிடைக்காததால் அதைச் சீர்படுத்த முடியவில்லை. அப்படிச் சீர்படுத்த முடியாத தால் தொழிலாளர்களுக்கு வேலையிழப்பு.

அதோடுமட்டுமல்ல. தேசியமயமாக்குவதில் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எதிரி அல்ல. எதையாக்க வேண்டும், எப்படியாக்க வேண்டும் —இராணுவம் முக்கியத்துவம் உள்ள—டி.வி.எஸ். போன்ற தொழிற்சாலைகள் இராணுவத்தோடு தொடர்புள்ளவை, சிம்ஸன் க்ரூப் இராணுவத்தோடு தொடர்புள்ளது. இவைகளை தேசிய மயமாக்கலாம்.

தேசியமயமாக்குகிறோம் என்ற பெயரில் நான்கு ஓட்டை பஸ்கள், இரண்டு டப்பா பஸ்கள் இவற்றை தேசியமாக்கி அரசுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுத்துகிற நிலையைப் பற்றி அரசாங்கம் சிந்திக்க வேண்டும் என்று குறிப்பாக கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மத்திய அரசு 1976-ல் தமிழக அரசுக்காக பட்ஜட்டை டெல்லியில் கொண்டுவந்தபோது ரூ. 225 என்று அறிவிக்கப்பட்டு ரூ. 10 திரும்பப்பெறப்பட்டு ரூ. 215 ஆக்கப்பட்டது. எனவே, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் இதில் ஒரு தெளிவான கொள்கை இருத்தல் வேண்டும். நகரசபை வரிகள் 100 சத வீதம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், உதிரி உறுப்புகள் வாங்குவதில் நிதானம் தேவை. ரூ. 20 கோடி அளவில் லேலண்ட் கம்பெனியி லிருந்து வாங்கியிருப்பதாக தகவல் சொல்கிறார்கள். அதை யார்வாங்கியது ? ஏன் வாங்கினார்கள் ? இப்போது வாங்க

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. அம்பிகாபதி]

வேண்டிய அவசியம் என்ன? இது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? என்பதையெல்லாம் நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் உதிரி உறுப்புகள் வாங்கும்போது அதிலே போதுமான நிதானம் இருக்க வேண்டும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு சாலையைப்பற்றிச் சொல்லும்போது, மன்னார் குடியில், கோரையாற்றங்கரையில் பாலம் கட்ட வேண்டும், பெருகவாழ்ந்தான் அருகே பாமணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டும். இவைகளை கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை ஓட்டுகின்றவர்கள் வில்லைகளை கையில் கட்டிக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அப்படியில்லாமல் பாக்கட்டிலும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்பட வேண்டும். நாய்க்குத்தான் கழுத்தில் வில்லையைக் கட்டிவிடுவார்கள், அதுபோல் இவர்களுக்கும் கைகளில் தான் கட்டிக்கொள்ள வேண்டும் என்று இருப்பதை மாற்றி கைகளிலும் கட்டிக்கொள்ளலாம், பாக்கட்டிலும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இந்த அவையிலேயே அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட்டு கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். அவைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேசுவதற்கு அனுமதித்த தங்களுக்கு என்னுடைய வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இம்முறை மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல அரிய திட்டங்களைத் தீட்டியுள்ளார்கள். உதாரணமாக ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டிக் கொண்டு போகின்ற போது, ஆக்ஸிடன்ட் செய்து விடுகின்றான். அப்போது பணத்தை வைத்துக்கொண்டு வழக்காடி வெளியே வந்துவிடுகின்றான். மீண்டும் இதே ஆள் வேலைக்கு வந்துவிடுவதால், இதுபோன்ற பல பேர்கள் தங்கள் உயிர்களை இழப்பதற்கு ஆளாகிறார்கள். ஆகவே இதுபோன்ற விபத்தைத் தடுப்பதற்காக புள்ளிமுறை கட்டுப்பாட்டை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு முறையையும் கணக்கு வைத்துக் கொண்டு நான்கு முறை இதுபோன்ற குற்றங்களைச் செய்தால், அவருடைய லைசென்ஸ் பறிமுதல் செய்யப்படும் என்கின்ற நல்லதொரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்ததற்காக போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கு உளம்கனிந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்தில் ஸிட்டி பஸ்களில் அதிகமாக கவர்ன்மெண்ட் பஸ்கள் தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அடிக்கடி இவற்றில் கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். இதனால் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே ஸிட்டியில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் பிரைவேட் செக்டார்களும் பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது மறைந்த மாமேதை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அனைத்து பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கூறவில்லை. ஒவ்வொரு பஸ் முதலாளியும் 10 வண்டிகள் 20 வண்டிகள் என்று வைத்துக்கொள்ளும்படியான அளவில் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதை கருத்தில் கொண்டிருந்தார். ஆகவே ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் என்று வைத்துக் கொண்டு குடிசைத் தொழிலைப் போன்று வைத்துக் கொண்டு தொழில் நடத்துவதை எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்படக்கூடாது என்றும், அதற்கான பாலிசியை உடனடியாக அறிவிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மூன்று பஸ்கள் முதல் ஐந்து பஸ்கள் வரை ஒருவர் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்ற அளவில் ஒரு அறிவிப்பைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படியிருந்தால்தான் பிரைவேட் செக்டாருக்கும், பப்ளிக் செக்டாருக்கும் காம்பெட்டிஷன் இருக்கும், அப்படியிருந்தால் பொதுமக்களுக்கு அது உதவியாக இருக்கும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் 7 (ஏழு) சக்ரவர்த்திகள் இருக்கின்றார்கள். நான் குறிப்பிடுவது 7 போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷன் மானேஜிங் டைரக்டர்களைத்தான். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களது அறைக்குப் போய் பார்த்திருக்கிறேன். தற்போது டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்களின் சேர்மென்னாக இருக்கின்ற மதிப்புக்கும் மரியாதைக்கும் உரிய ஜே. எஸ். பாங்கோ அவர்களுடைய அறைக்கும் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். இவர்கள் எல்லாம் சாதாரணமான அறைகளில்தான் இருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த மானேஜிங் டைரக்டர்களுடைய அறையைப் போய் பார்த்தால்—நாம் தப்பி தவறி பழைய மன்னர்களின் உல்லாசபுரிக்கு வந்துவிட்டோமோ என்று எண்ணுகின்ற அளவுக்கு அவர்கள் எல்லாம் அற்புதமாக வாழ்கிறார்கள். நம்முடைய நாடு ஏழைமக்களுடைய நாடு. அப்படிப்பட்ட ஏழை மக்களுடைய வரிப்பணத்தை உபயோகப்படுத்தி இவ்வளவு ஆடம்பரமாக இருக்க வேண்டுமா என்பதை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய அமைச்சர்கள் எல்லாம் பழைய கார்களைத்தான் உபயோகித்து வருகிறார்கள். ஆனால் இந்த மானேஜிங் டைரக்டர்கள் சென்னைக்கு வந்தால் புதிய கார்களில் தான் வருகிறார்கள். சென்னைக்கு அவர்கள் வந்தால் சாதாரண ஓட்டல்களில் தங்குவதில்லை. பைவ் (ஐந்து) ஸ்டார் ஓட்டல்களின் தான் தங்குகிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்]

அடுத்து, திருவிழாக் காலங்களில் தனியாக பஸ்களை விடுவதற்கு கார்ப்பரேஷன்களுக்கு மட்டும் உரிமைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இப்படி உரிமைகள் வழங்கும்போது, பிரைவேட் செக்டார்களுக்கும் முக்கியத்துவம் கொடுத்து கார்ப்பரேஷன்களுக்குக் கொடுக்கும் போது—அத்துடன் பிரைவேட் செக்டார்களுக்கும் அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய கார்ப்பரேஷன்களிலே எல்லாம் புது ஸ்கீம் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அந்த ஸ்கீமிலே வேரியேஷன் கேட்டால், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கேட்டால், அந்த ஸ்கீமிலே இந்த ரூட் கவர் ஆகிறது என்றும், ஆகவே கொடுக்கக் கூடாது என்றும் சொல்லப்படுகிறது. அதனால் அவர்கள் அப்பீல் செய்கிறார்கள். இப்போதுகூட எஸ்.டீ.எ. அவர்கள் ஜட்ஜ்மென்டில் ஒரு உத்தரவு கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

எப்படியும் எல்லாவற்றையும் தேசிய மயமாக்கும் போது, இந்த ரூட்டை எடுத்துக் கொண்டால் என்ன தவறு/ எனவே மாற்றுவதற்கு அனுமதி வழங்கலாம் என்று அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த அறிவிப்பை மதித்து, அதை உடனடியாக அமுல் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த வாய்ப்பை அளித்தமைக்காக நன்றி கூறி என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஏ. ராமலிங்கம்: சட்ட மன்றப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக என்னுடைய தொகுதி சம்பந்தப்பட்ட சில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார்கோவில் தொகுதியைச் சேர்ந்த கஞ்சன் கொல்லையில் இருந்து வல்லம்படுகை வரை கொள்ளிடம் வடக்கு கரையில் சுமார் 40 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 40 கிராமங்களில் சுமார் ஒரு லட்சம் ஜனதொகை மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவர்கட்கு போக்குவரத்து வசதி இன்றி மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள். கொள்ளிடம் வடக்கு கரையில் மழைக்காலங்களில் நடமாட முடியாதநிலை நீண்ட நெடுங்காலமாக இருந்து வருகிறது. எனவே, கொள்ளிடத்தின் வடக்குக் கரையில் நல்ல போக்குவரத்து வசதிக்காக அங்கே தார் சாலை போட்டுத் தரும்படி இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, குமராட்சியில் இருந்து வரும் புளியங்குடி நெடுஞ்சாலை மிகவும் பழுதடைந்து, தற்போது போக்குவரத்துப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. இதனையும் நல்ல தார்ச்சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டி நான் இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்கோயில் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த, குணவாசல் சாலையில் வெள்ள மதகு என்ற மதகும், தொண்டமானத்தில் உள்ள மதகும் சுமார் 10 ஆண்டுகளாக பழுதடைந்து இருப்பதால், அந்தப் பகுதியில் வாகன வசதிகள் செல்ல முடியாமல் இருப்பதால், அந்த மதகுகளையும் பழுது பார்த்துத் தரும்படி நான் இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்கோயில் ஒன்றியத்தில் கடந்த 1972 ஆம் ஆண்டு காவேரித் திட்டத்தின் கீழ் ஓமாம்புலியூர் சாலையில் இருந்து முட்டம்வரையும், புவனகிரி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கரமேட்டில் இருந்து மருதூர் வரை தார் சாலை போடப்பட்டு சுமார் 6 ஆண்டுகளாக அரசு பராமரிப்பு இன்றி நல்ல முறையில் போடப்பட்ட சாலை பழுதடைவதால் அந்தச் சாலையையும் அரசு பராமரிக்கத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சிதம்பரத்தில் இருந்து காட்டுமன்னார்கோயில் செல்லும் சாலையும், சிதம்பரத்தில் இருந்து விருத்தாசலம் செல்லும் சாலையும் கடந்த கால வெள்ளத்தால் மிகவும் பழுதடைந்து இருப்பதால், அரசு இதனையும் பழுது பார்த்துத் தரும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிதம்பரத்தில் இருந்து ஓரத்தூர் வழியாக சேத்தியாத்தோப்பு செல்லும் சாலையில் வெள்ளாற்று வெள்ளம் சாலையின் ஓரத்தை சுமார் 1 கிலோமீட்டர் தூரம் அரித்து மிகவும் ஆபத்தான நிலைமையில் உள்ளதால், பஸ் போக்குவரத்து போக முடியாத நிலை உள்ளது. எனவே, அந்த இடத்திற்கும் ஒரு தடுப்புச் சுவர் அமைத்துத் தரும்படி இந்த அரசை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தென் ஆற்காடு மாவட்டம், மருதூர்-புதவராயன்பேட்டை சாலை ஏற்கனவே பஸ் போக்குவரத்துச் சாலையாக இருந்தது, அதுவும் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளது. எனவே, அந்த பஸ் போக்குவரத்துச் சாலையையும் உடன் பழுதுபார்த்துத் தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தரும்படி இந்த அரசை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, சிதம்பரம் வட்டத்தில் உள்ள சாலைகள் அனைத்தும் கடந்த வெள்ளத்தால் மிகவும் சேதம் அடைந்திருப்பதால், அத்தனை சாலைகளையும் நல்ல முறையிலே பழுதுபார்த்து தார்ச் சாலைகள் போட்டு மக்களின் குறையினைத் தீர்த்துத் தரும்படி நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அண்ணாமலை நகருக்கும்-சிதம்பரம் நகருக்கும் இடையே அடிக்கடி போக்குவரத்து தடைப்படுவதால், அங்கே ஒரு ரயில்வே மேம்பாலம் கட்டித் தரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தஞ்சை மாவட்டத்தையும், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தையும் இணைக்கும் வகையில் மணல் மேட்டில் இருந்து முட்டம் கொள்ளிடத்தில் ஒரு பாலம் இணைக்கும் திட்டம் நீண்ட நெடுங் காலமாக இருந்து, அது தடைப்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. அதையும் இந்த அரசு உடனடியாக மேற்கொண்டு, அங்கே ஒரு இணைப்புப் பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு விடை பெறுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கோ. ரகோத்துமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சாலைப் போக்குவரத்து, கிராமப் போக்கு வரத்துத் துறை பற்றிய மானிய விவாதத்தின்போது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர் நண்பர் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும்போது, இந்தத் துறையிலே உள்ள அமைச்சர் மிகவும் இளைஞராகவும், எப்பொழுதும் புன்சிரிப்புடன் அவர்களை அணுகும்போது காரியங்களைச்செய்கிறார்கள், அப்படிச் செய்யக் கூடிய திறமை உள்ளவர்கள் என்று கூறுகிறார்கள். உண்மை யிலேயே நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

மேலும் அவருடைய துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் கடந்த பெரு வெள்ளத்தாலும், புய லாலும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நல்ல சாலையை உடனுக்குடன் அமைத்து நிவாரணப் பணியில் ஈடுபட்ட அதிகாரிகளுக்கும், அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியாகிய முகையூர் தொகுதியில் திருக் கோயிலூரிலிருந்து புத்தூர் செல்லக்கூடிய மினி பஸ் திட்டத்தை விரிவுபடுத்தி பரனூர், மேலகுண்டூர், கீழகொண்டூர், வீர சோழ புரம், ஆயந்தூர், மாம்பழப்பட்டு, கல்பட்டு வரை நீட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து மூங்கில்துரைப்பட்டுக்கு ஒரு மினி பஸ் விடவும் அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து தேவனூர், ஆதிச்சனூர், நாயனூர், வீரப்பாண்டி, ஒட்டம்பட்டு, அரணுபுரம், வீரங்கிபுரம், கண்டாச்சிபுரம், நல்லாபாளையம், கடையம், கருவாட்சி, சி. என். பாளையம், பணமலை,அனந்தபுரம் வழியாக பேருந்தை விட அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியாகிய முகையூர் தொகுதி பின்தங்கிய பகுதி: பின்தங்கிய கிராமங்கள் நிறைந்த ஒன்ருகும். அந்தக் கிராமப் புற மக்கள் நகரத்திற்குச் சென்று வரும் வகையில் வாழ்க்கையை நடத்தும் வகையில் எல்லிசத்திரம், கல்பட்டு, மாம்பழப்பட்டு, மல்லிகைப்பட்டு, அரியலூர். அத்தியூர் திருக்கை, பணமலே, அனந்தபுரம் வழியாக பேருந்து வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து அத்திப்பாக்கம், கொழுந்தராம்பட்டு, சுரயப்பட்டு, மணலூர் பேட்டை, மேலந்தம், மூங்கில்துறைப் பட்டு, வழியாக பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அனந்தபுரம், அடங்குணம் கொசப்பாளையம், பணமாலே வழியாக விழுப்புரத்திற்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பெரியார் பஸ் போக்குவரத்து மூலமாக திருவண்ணுமலே யிலிருந்து மணலூர் பேட்டை வரை சென்று கொண்டிருந்த பேருந்து 1978-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 10ம்-தேதியிலிருந்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அது குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் கோரிக்கை தெரிவித்துள்ளேன். பெரியார் பஸ் போக்குவரத்து திருவண்ணுமலே—மணலூர் பேட்டை டவுன் பஸ்ஸை மீண்டும் விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மூங்கில்துறைப்பட்டு, ஆலேக் கரும்பு செஸ் நிதியின் கீழ் ஏழு லட்சம் ரூபாய் செலவில் ரோடு போடப்பட்டுள்ளது, பாலம் குறுக்கே உள்ள இடைப்பட்ட சோணேநதி, அது இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது. சோணே நதியில் அந்தப் பாலத்தைக் கட்டி முடித்தால்தான் அந்தத் திட்டம் முழுமை யாகப் பயன் அடையும், இல்லேயேல் அரசு செலவு செய்த தொகை வீணுகும்.

நமக்கெல்லாம் உதவும் வகையில். நம்முடைய செய்தியை நாடு முழுவதும் பரப்பும் வகையில் செய்தி நிருபர்களாக ஆங் காங்கே இருந்து செய்தியை சேகரித்து பணியாற்றிக் கொண் டிருக்கிற நிருபர்கள் தமிழகம் முழுவதும் செல்லக்கூடிய வகையில் அவர்களுக்கு பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய பாஸ் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு அதிகப்படியான நிதியை ஒதுக்கினுல் தான் கிராமப் புற மக்கள் நல்ல பலன் அடைய முடியும்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. கோ. ரகோத்தமன்]

அடுத்து வரும் நிதியாண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு அதிக நிதியை ஒதுக்கி சிறு பாலங்கள் போன்றவற்றை உடனடியாக அமைத்துத் தரவேண்டும். அப்போதுதான் மினி பஸ் திட்டத்தை விரிவுபடுத்த வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள பொறியாளர்கள் திட்ட மதிப்பீடு செய்து அனுமதிப்பது 3,000 ரூபாய் என்று இருப்பதை 5,000 ரூபாய் என்றும், உதவிப் பொறியாளர் மதிப்பீடு அனுமதிப்பது 10,000 ரூபாய் என்று இருப்பதை 15,000 ரூபாய் என்று உயர்த்தியும் அந்தத் திட்டம் அமல்படுத்தப்படவில்லை. இதனுல் உடனுக்குடன் திட்ட வேலைகள் நடைபெறுவது தாமதப்படுகிறது. மேலும் விரைவுபடுத்தி அரசு அந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது)

இந்த நேரத்திலே எனக்குப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12–20)

திரு. ஆனூர் ஜகதீசன் : மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித் துறை, சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகளுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நெடுஞ்சாலை—கிராமப் பணித் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் பொறுப்பேற்றிருக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் எந்த அளவிற்கு சுறுசுறுப்பாகவும், வேகமாகவும், அதே சமயத்தில் திறமையாகவும் செயல்பட்டு வருகிறுரோ அதேபோல் அவருக்கு ஈடு கொடுக்கும் விதத்தில் அத்துறையைச் சார்ந்த தலைமைப் பொறியாளர் முதல் கீழ்நிலை சிப்பந்திகள் வரையில் சிறப்பாகப் பணியாற்றி வருவதை மனப்பூர்வமாகப் பாராட்டுகிறேன்.

வெள்ள நிவாரணப் பணிக்காக, தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசுச் சாலைகள் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள், சிறுபாசன ஏரிகள், பள்ளிகள் ஆகியவற்றின் சீரமைப்பிற்காக இந்த அரசு 30 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். இதிலே இந்த ஆண்டு மார்ச் மாத இறுதிக்குள்ளாக ஏறக்குறைய 11 கோடி ரூபாய் செலவிட வேண்டுமென்று உத்தேசித்திருப்பதையும் பாராட்டுகிறேன்.

வெள்ளப் பணிகள் மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்குள் செய்து முடிக்கப்பட வேண்டுமென்கிற குறியீடு தேவைதான். என்றுலும் கூட வேலை, தரம் உள்ளதாகவும், சிறப்பாகவும், ஒழுங்கீனம் இன்றியும் செய்யப்பட வேண்டுமானுல் சிறிது காலந் தாழ்ந்தாலும்

நாம் கவலைப்பட வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆனால் முன்பெல்லாம் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு ஓர்க் ஆர்டர் கொடுக்கப்பட்ட ஓரிரு நாட்களிலேயே வேலை பூர்த்தி செய்யப்பட்டு விட்டதாக மெஷர்மென்ட் புத்தகத்திற்குள் நிரப்பப்பட்டு காசோலைகள் பறந்து கொண்டிருக்கும். ஆனால் இந்த ஆட்சியில் அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை முற்றிலும் மாறிவிட்டிருப்பது அனைவருக்கும் மிக நன்றாகத் தெரியும்.

முன்பெல்லாம் ஒப்பந்தக்காரர்கள் ஒருவரோடு ஒருவர் போட்டி யிட்டுக்கொண்டு 30 சதவீதம் 35 சதவீதம் மதிப்பீட்டுக்குக் குறைவாக வேலைகள் எடுக்கப்பட்டு, ஒழுங்காக வேலை செய்ய முடியாமல் ஊழலும் லஞ்சமும் தலைவிரித்தாடிய நிலை மாறி சம்பந்தப்பட்ட கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கும், பட்டம் பெற்ற இளைஞர்களும் சிறப்பாக, சீராக வேலை செய்யும் முறையில் இந்த அரசு மாற்றம் செய்திருப்பதை வரவேற்காமல் இருக்க முடியாது.

இங்கே சாலை வேலைகளையும், ஏரி வேலைகளையும், கட்டிட வேலைகளையும் முழுக்க முழுக்க நம்பியிருக்கின்ற, அதையே நடத்தி வருகின்ற பின் தங்கிய வகுப்பைச் சேர்ந்த ஒட்டர் சாதியினருக்கு இத்துறையிலே முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டு வேலைகள் அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளுக்குப் பரவலாக நிதி ஒதுக்கம் செய்து மேம்பாடு செய்வதற்காக தார்ச்சாலைபோடுவதை நிறுத்தி ஜல்லிக் கற்கள் போட்டு பரவலாகச் சாலை போட வேண்டுமென்று புதிய உத்தரவை வரவேற்கிறேன் என்றாலும் சில முக்கியமான தேவையான ஒன்றியச் சாலைகளுக்காவது தார்ச் சாலையாகப் போடுவதற்கு தனிச் சலுகை தந்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலைகளுக்கு அண்டையில் உள்ள நிலச் சொந்தக்காரர்கள் நிலத்தை அகலப்படுத்திட சாலையை வெட்டி குறுகலாக்கி விடுகிறார்கள். இதனால் சாலை மிகவும் குறுகி போக்குவரத்து மிகவும் பாதிக்கிறது. இந்த அவல நிலையை மாற்றிட துரிதமான கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று மிகப் பணிவன் போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிதாகக் கிராம சாலைகளைப் போடும்போது அதற்கு மிகக் குந்தகமாய் இருப்பது காட்டிலாக்கா. இவர்களுடைய காரண மற்ற குறுக்கீடுகளால் பல சாலைகளை ஒழுங்காகச் செய்ய முடியாமல் அரைகுறையாக நிறுத்தப்பட்டுள்ளதை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. ஆனூர் ஜகதீசன்]

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிச் சில விவரங்களை மட்டும் சொல்லிவிட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். எடையாத்தூர்–இரும்புலிச்சேரி பகுதியில் ஒரு தீவு பாலாற்றுக்கு இடையில் இருக்கிறது. இந்தத் தீவுக்குப் போக்குவரத்து வசதி கிடையாது. நிறை கர்ப்பிணியாக இருந்தாலும், அந்த மாதர்களை கட்டை வண்டியிலே எடுத்துச் செல்ல முடியாமல் கட்டிலில் போட்டு திருக்கழுக்குன்றத்திற்குக் கொண்டுவந்தாக வேண்டும். எனவே, மக்கள் தொகையினையும், பணச் செலவுகளையும் கணக்கில் எடுத்துப் பார்க்காமல் அங்கேயுள்ள மக்களுடைய நலனைக் கருதி ஒரு தரைப்பாலத்தைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்ற பாராளுமன்றத் தேர்தலின்பொழுது ஓட்டுப்போடாமல் ஐந்து ஊராட்சிகள் எங்கள் பகுதியில் இருந்தன. குளவாய் குறுக்கே 5 ஊராட்சிகள் — குண்ணவாக்கம், அஞ்சூர், தேதூர், ஈச்சரங்கணை, கொல்லமேடு, தர்காஸ்து, அதுமந்தை ஆகிய கிராம மக்கள் அந்தத் தேர்தலில் ஓட்டளிக்கவில்லை. அவர்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி இல்லாததால் ஓட்டெடுப்பில் கலந்து கொள்ள மறுத்துவிட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்கு நல்ல சாலை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடற்கரையில் உள்ள புதுப்பட்டணம் — ஒய்யாவி குப்பம் சாலைக்கும் நிதி ஒதுக்கம் வேண்டும்.

அகஸ்தீஸ்வரமங்கலம்—ஆனூர் சாலையை மேம்பாடு செய்யும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நரும்பூர் — நடுவக்கரை இடையில் உள்ள தரைப் பாலத்தை மேம்பாலமாக ஆக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருப்போரூர் கூட்டுச் சாலையிலிருந்து சிங்கபெருமாள்கோவில் சாலையில் இணையும் 6 கிலோ மீட்டர் சாலையை மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கரும்பு அபிவிருத்தி சாலை வல்சபுரம்—நெரும்பூர் சாலை—8 கிலோ மீட்டர் தூரமுள்ள அந்தச் சாலையை மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், நம்முடைய மாமன்றத்தினுடைய தலைவரவர்கள் சட்டமன்றத்திலே, எதிர்க் கட்சியிலே இருந்தபொழுது கூறிய ஒரு கருத்தை, மீண்டும் இங்கே நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். இந்தப் பேருந்துகளிலே—ஒவ்வொரு பேருந்திலும், லாரிகளில் கொண்டு செல்வதைப் போல், தேங்காய், மரங்கள், பெரிய மூட்டைகள், பிலிம் சுருள் பெட்டிகள் பால்கேன்கள், ஆகிய சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதால், அவை அதிக அளவில் பழுதுபடுகின்றன. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட அளவில் இல்லாமல், லாரிகளில் ஏற்றிச் செல்வதைப் போல் இல்லாமல், கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகள் பழுதுபட்டால் இடையிலுள்ள டெப்போக்களில் பழுது பார்க்கப்படுகின்றன. சில பகுதிகளில் டெப்போக்களுக்கு வெளியிலே நல்ல வெயில் காலத்திலேகூட, எவ்வித வசதியும் இல்லாத இடத்தில் பயணிகளை இறக்கிவிட்டு, காக்க வைக்கின்ற நிலையை மாற்றவேண்டும்.

அதே போல், பி.டி.சிக்கும், பி.இ. சிக்கும் இருக்கிற வேறுபாட்டை மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மதுராந்தகத்திற்கும், மாமல்லபுரத்திற்கும் திருக்கழுகுன்றம் வழியாக முன்னால் சென்று கொண்டிருந்த பேருந்துகள் இப்பொழுது நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை மீண்டும் விடவேண்மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில், குறிப்பாக, சென்னை, வந்து போகும் தனியார் பேருந்துகள் இன்னமும் நிறுத்தப்படாமல் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. இதற்கு, முழுக்க, முழுக்க மேலதிகாரிகளே காரணமாக இருக்கிறார்கள். இது தொடர்பான வழக்குகள், விரைவாகத் தீர்க்கப்பட முடியாத அளவில் குந்தகம் ஏற்படுத்தி, அதன் மூலமாக, அந்தப் பேருந்துகள் சுலபமாகச் செல்ல வழி செய்யப்படுகிறது. ஆகவே, இதில் அமைச்சரவர்கள் உடனடியாகத் தலையிட்டு, வழக்குகளை விரைவாக முடிக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்பொழுதுதான் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களிலே அரசுப் பேருந்துகள் செல்ல உதவியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு விடை பெறுகிறேன், வணக்கம்.

<u>திரு. டி. பி. எம். பெரியசாமி</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழக அரசின் சாலைப் போக்குவரத்து, சாலைப் பராமரிப்பு போன்றவற்றின் மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது இந்திய தேசிய பார்வார்ட் பிளாக் கட்சியின் சார்பாக எனது கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

போக்குவரத்துக்களை அரசுடைமையாக்க வேண்டுமென்பதை 1948-ஆம் ஆண்டு மாநில அரசு கொள்கை அளவிலே ஏற்றுக்கொண்டிருந்தாலும், அதை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன்தான் அதற்கு முழு வடிவம் கொடுத்து நிறைவேற்ற முன் வந்தார்கள் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1967-ம் ஆண்டு அமுல்படுத்திய நேரத்தில், 75 மைல்களும் அதற்குமேலுமுள்ள வழித்தடங்களில் எங்கெங்கு பேருந்துகள் ஓடினவோ, அந்த வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கி ஒரு வழி

1978 மார்ச் 20] [திரு. டி. பி. எம். பெரியசாமி]

காட்டினார்கள். 1971-ல், பெரியபஸ் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமை யாக்கப்படுமென்ற நல்ல திட்டம் நாட்டு மக்களுக்கு அறிவிக்கப் பட்டது.

அந்த நல்ல திட்டங்கள் எந்த அளவுக்குச் செயல்பட்டன. அந்தத் திட்டங்கள் மூலமாகப் பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பயன்பட்டார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்போது, இந்த நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்துக்கள் எவ்வளவு சீர்கேடு அடைந்திருக் கின்றன என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படு கிறேன். ஏனென்றால், தேச உடைமை அல்லது நாட்டுடைமை என்று வருகின்றபொழுது பொதுமக்களின் நன்மையைக் கருத்தில் கொண்டுதான் தேசஉடைமை அல்லது நாட்டுடைமை என்றவாதம் இதுபோன்ற மாமன்றங்களில் எடுத்து வைக்கப்படுகின்றது.

ஆனால், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட, தேசஉடைமையாக்கப்பட்ட இலாக்காக்கள் அல்லது தொழில்கள் எந்த அளவிற்குப் பொது மக்களின் நன்மையைப் பாராது, அந்தப் பொதுமக்களின் நன்மை யைப் புறக்கணித்து அங்கங்கு போராட்டங்களும் நடத்தி, கோரிக் கைகளை வலியுறுத்துகின்றார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்போது, அதுபோன்ற நாட்டுடைமை தேச உடைமை என்ற உன்னதமான கோட்பாடுகள் கேலிக்கூத்தாகின்ற காட்சியை நாம் பார்க்கின் றோம்.

(பிற்பகல் 12-30.)

சமீபத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களின் கோரிக்கைகளையும் அதைத் தொடர்ந்து நடந்த போராட்டங்களிலும் நாம் பார்த் தோம். எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களின்மீது இந்தத் தொழி லாளர்கள் அன்பும் பாசமும் வைத்திருந்தார்கள் என்பதை பார்க்கிறபோது வேதனைக்குரிய விஷயமாக இருக்கிறது.

சட்டமன்றக்கூட்டம் நடைபெறுகிறது. வெளியே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஸ்டிரைக் நடத்துகிறது. இன்னும் பலர் ஸ்டிரைக் செய்கிற நேரத்தில் எவ்விதமான பாதுகாப்பும் இல்லாத அளவுக்கு பொதுமக்கள் துன்புறுத்தப்படுகிறார்கள் என்ற எண்ணமே இல்லாது ஸ்டிரைக்கிலே ஈடுபடுகிறபோது, அவர்கள் வைக்கிற கோரிக்கைகள் நியாயம்தானா என்பதை பேசுவதற்குத் தயாராக இருக்கிற நேரத்தில்கூட, ஸ்டிரைக்கிலே இறங்குவதை நாம் பார்க்கிறோம்.

அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் நியாயமானவை என்பதை சட்டமன்றத்தில் உள்ள அனைத்துக் கட்சிப் பிரதிநிதிகளும் வலி யுறுத்துகிற நேரத்திலேகூட போராட்டங்கள் நடத்துகிற

சாட்சிகளை நாம் பார்க்கிறோம். அவர்களுக்குப் பின்னால் ஏதாவது ஒரு சக்தி இயங்குகிறதா என்பதை ஆராய வேண்டியிருக்கிறது. போராட்டத்தில் ஈடுபடுகிற தோழர்களின் உணர்வுகளை நாம் மதிக்கிறோம். அவர்களுக்கு வேண்டிய வாய்ப்புகளை வசதிகளை செய்து தரவேண்டும் என்று இந்திய தேசிய பார்வார்டு பிளாக்கின் சார்பாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அந்த உரிமையை, உணர்வை பெறுவதற்காக நாங்கள்தான் தகுதியானவர்கள் என்று மறைமுகமாக வேலை நிறுத்தம் செய்யத் தூண்டிவிடும் சக்திகள் யார் என்பதை இந்த நாட்டு மக்களுக்கு அறிமுகப்படுத்த வேண்டிய பொறுப்பு இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை அரசு உணர்ந்து இனிமேல் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை அமல் படுத்துகின்ற நிலையினைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய நலனை மட்டுமல்லாது, பொதுமக்களின் உரிமைகளும் நலன்களும் காப்பாற்றப்பட வேண்டும் என்பதை கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டிய அவசியத்திற்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம்.

ஆகவே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட கொள்கைகளில் 1971 ஆம் ஆண்டில் 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு மேலும் உரிமம் வழங்கத் தடை விதிக்கப்பட்டிருந்தது. அப்படி 10 பேருந்துகள் வைத்திருப்பவர்கள் எவ்வளவு பேர்களிடம், தனியார்களிடமும் வங்கிகளிலும் கடன் பெற்றிருப்பார்கள் என்பதைப் பார்த்து அவர்கள் வறுமையை அகற்றுகிற வகையில், அவர்கள் மேலும் உரிமம் கேட்டால் புதிய உரிமங்கள் கொடுப்பது எந்தவிதமான சிக்கலையும் உண்டாக்காது. அதே நேரத்தில் படித்த இளைஞர்களுக்கு, பொறியியல் படித்த இளைஞர்கள் உரிமம் கேட்டால் அவர்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுத்து அதை அரசின் கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு இந்த அறிக்கையில் முக்கியமான ஒன்று, அரசு ஊழியர்களுக்கு மற்ற துறையில் கொடுப்பது போல போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிற தோழர்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் வைத்திய வசதி அரசு ஆஸ்பத்திரிகளில் கொடுக்கப்படும் என்பதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். அரசு ஊழியர்களுக்குக் கிடைக்கிற வைத்திய வசதியைப் போல அந்த தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் கொடுக்காமல் அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்கும் இந்த வைத்திய வசதியைக் கொடுப்பதற்கு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. இ. கணேசன் : தலைவரவர்களே, நெடுஞ்சாலைத்துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆகிய துறைகளுக்கான கோரிக்கைகளை ஆதரித்துப் பேசுவதற்கான வாய்ப்புக் கிடைத்ததற்காக நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. இ. கணேசன்]

புரட்சித் தலைவரது ஆட்சியில் இந்தத்துறை சிறந்த முறையில் பொதுமக்கள் சேவை செய்து வருகிறது என்பதை அனைவரும் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்பதில் எனக்கு எந்தவிதமான ஐயமும் இல்லை.

''இதனை இதனால் இவன் முடிப்பன் என்றாய்ந்து
அதனை அவன்கண் விடல்''

என்றார் பெருந்தகை வள்ளுவர். அதற்கேற்ப பொன்மனச் செம்மல் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த எங்களது அன்பிற்குரிய நண்பரை அமைச்சராக்கி போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பினை வழங்கியுள்ளார்கள். புரட்சித் தலைவரது நம்பிக்கை சிறக்கும் வகையில் கடந்த 9 மாதங்களாக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையை மிகவும் திறமையாகவும் சிறப்பாகவும் நடத்தி வருகிறார்கள் என்பது நாடறிந்த உண்மையாகும்.

இந்த ஆட்சிக்குக் கெட்ட பெயரை ஏற்படுத்த வேண்டும், குந்தகம் விளைவிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் எதிர்க்கட்சிகளைச் சார்ந்த தொழிற்சங்கங்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு வேலைநிறுத்தத்தை உருவாக்கியதை அதற்குள் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மறந்திருக்க மாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். அந்த வேலைநிறுத்தத்தின் போதும், அதற்கு முன்னரும் நமது போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இரவு பகல் பாராது உண்ணாமல், உறங்காமல், கொண்ட கடமையே பெரிதென உழைத்து அந்தச் சட்ட விரோதமான முறையற்ற வேலை நிறுத்தத்தை முறியடித்து, பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் குறையாமல் பார்த்துக் கொண்டதற்காக அவரை எவ்வளவு பாராட்டினாலும் தகும். போக்குவரத்துத்துறையும், பேருந்துப் போக்குவரத்தும், பொதுமக்களுக்கு சேவை செய்திட வேண்டிய அமைப்புகள் என்ற உணர்வுகளை தொழிலாளர்கள் மறந்தாலும், இந்த அரசு அந்தச் சேவையில் எவ்வளவு குறுக்கீடுகள் குந்தகங்கள் ஏற்பட்டாலும், தளராது, தயங்காது பொதுமக்களுக்கு உழைக்க வேண்டும் என்ற நல்ல கொள்கையினை நிரூபித்து, நாட்டு மக்கள் இடத்தில் நல்லதொரு பெயரை நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பெற்று இருக்கிறார்கள். அதற்காக அவரை நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம்.

சாலைப் போக்குவரத்தில் நமது அமைச்சர் அவர்கள் செய்து வரும் பணிகளை, யாரும் குறைத்து மதிப்பிட முடியாது. அண்மையில் தமிழகத்தில் வீசிய புயலாலும், வெள்ளத்தாலும், தமிழகத்தின் சாலைகள் பல மாவட்டங்களில் மிகுந்த சேதத்திற்கு ஆளானது என்பதையும், பாலங்கள் பழுதடைந்து போக்குவரத்து பெருமளவில் பாதிக்கப்பட்டது என்பதையும் இந்த நாட்டு மக்கள் நன்கு அறிவர். பழுதடைந்த பாலங்களும், சேதமடைந்த சாலைகளும் எவ்வளவு விரைவில் சீர்படுத்தப்பட்டு, மீண்டும் போக்கு

வரத்து நல்ல முறையில் இருந்திடும் வகையில் செம்மைப்படுத்தப் பட்டன என்பதை எண்ணிப் பார்த்து, இந்த நாட்டு மக்கள் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர் களைப் பெரிதும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர் களோடு உழைத்த அதிகாரிகளுக்கும் நன்றி சொல்லக் கடமைப் பட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறையும், போக்குவரத்துத் துறையும் ஒரே அமைச்சரது பொறுப்பில் கொண்டு வந்து சாலைகள், சாலைப் போக்குவரத்து என இரண்டையும் இணைத்திருப்பது மிகவும் பாராட்டப்பட வேண்டிய செயலாகும். சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள் சாலை போட வேண்டும், பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்று கோரும் கோரிக்கைகளை ஒன்றாகக் கவனித்து செயல்பட மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அத்துடன், என்னுடைய தொகுதியில் ஒரு சில காரியங்களை மிக முக்கியமாக உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இடைப்பாடி தொகுதி யைச் சார்ந்த மகுடஞ்சாவடி ஒன்றியத்திலுள்ள எளம்பிள்ளை–கடையாம்பட்டி ரோட்டில் கி.மீ. 2.40-ல் குறுக்கிடும் சித்தர் கோயில் ஓடையில் ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டியது மிகமிக அவசி யமாக உள்ளது. இந்த ஓடையில் அடிக்கடி வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்படுவதால் அந்தச் சுற்றுவட்டாரப் பகுதி மக்கள் போக்கு வரத்து மிகவும் பாதிக்கிறது. அந்த இடத்தில் பாலம் கட்டப் படாமல் நீண்ட காலமாக இருந்து வருகிறது. ஆகவே, இந்த இடத்தில் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி, அந்தப் பாலத்தில் முறையாக நடந்து செல்ல விவசாயிகள், கைத்தறி நெச வாளர்கள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும். ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்துடன், சின்னம்பட்டியிலிருந்து அக்கரைப்பட்டிக்கு ஒரு பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி முடிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தப் பாலத்தை உடனடியாக அமைக்கா விட்டால் பள்ளி மாணவர்கள் கடந்து செல்வதற்கு முடியாமல், குட்டைகளில் நீந்திச் செல்லும் கோரமான காட்சியைத்தான் காண முடியும். அக்கரைப்பட்டியிலிருந்து இறந்து போனவர்களின் பிணங்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்றால் தெப்பம் கட்டித்தான் இடுகாட்டிற்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டும். ஒரு நாட்டிலே, சுதந்திரம் அடைந்து 30 ஆண்டுகாலம் ஆகியும் இந்த நிலை என்றால்(மணியடிக்கப்பட்டது.

1978 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 12-40.)

திரு. ரா. பெரியசாமி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, ரோடுகளும் பாலங்களும், போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மானியங்களின்மீது இந்திய தேசிய இந்திரா காந்தி காங்கிரஸ் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

முதன் முதலாக ''ரூரல் ரோட்ஸ்''—கிராம ரோடுகள், இணைப்புச் சாலைகள் என்று இருக்கிறது. இந்த ரூரல் ரோடுகளை எல்லோரும் ஊழல் ரோடுகள் என்று பரவலாகப் பேசிக் கொள்கிறார்கள். நானும் அந்தக் கருத்தை ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு காலத்தில் 3, 4 வருஷமாக வறட்சி என்று அறிவிக்கப்பட்ட பகுதிகளை எல்லாம் நிவாரணப் பணிகளின்கீழ் கொண்டுவந்தார்கள். அப்படிப்பட்ட வறட்சிப் பகுதிகளில் என்னுடைய தொகுதியும் ஒன்று. என்னுடைய தொகுதியில் அப்போது செய்த வேலைகள் எல்லாம் பாதியிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அமைச்சரவர்கள் வேண்டுமானாலும் அதைப் பார்க்கலாம். அதை நேரிலே வந்து காட்ட வேண்டுமென்றாலும் நான் தயாராக இருக்கிறேன்.

ஒரு ரோடு கூடச் சரியாக இல்லை. விசும்பல் சமுத்திரம் பகுதியில் ஐயாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டது. பாலம் கட்டி சுமார் இரண்டு வருஷம்தான் இருக்கும். புயல்-வெள்ளம் வந்தபோது அந்தப் பாலம் பழுதடைந்துவிட்டது. பாலத்தின் மேல் பகுதி பழுதடைந்தால் ஒருவேளை வெள்ளம் மோதியதாலும், பெருவெள்ளத்தில் அடித்துவரப்பட்ட மரங்கள் மோதி, தடுத்ததாலும் பழுதடைந்திருக்கும் என்று எண்ணிக் கொள்ளலாம். ஆனால் நிலைமை அப்படியல்ல. பாலத்தின் கீழே ஒரு பகுதி அப்படியே இறங்கிவிட்டது. அஸ்திவாரத்தில் அதற்குச் சரியான முறையில் காங்க்ரீட் போட்டிருந்தால் பாலம் உடைந்து போகாது; கீழே இறங்கியிருக்காது; இப்படி நெகிழ்ந்து இருக்காது; அதைப் பார்க்கும்போது வறட்சிப் பணியின்கீழ் செய்யப்பட்ட வேலைகள் எல்லாம், ரோடுகளும் பாலங்களும் அப்படித்தான் இருக்குமோ என்று எண்ண வேண்டியிருக்கிறது.

ரூரல் ரோட்ஸ் போடும்போது, முதலில் டெண்டர் விடும் போது சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு குறிப்பிட்ட ஒரு தொகையைக் கொடுத்துதான் டெண்டர் எடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. அப்படி வரும்போது ஆரம்பத்திலேயே ஊழல் இருக்கிறது. நூற்றுக்கு 20 ரூபாய், 30 ரூபாய் கொடுக்கிறவர்களுக்குத்தான் டெண்டர் கிடைக்கும். அதையெல்லாம் பார்த்துதான் பொதுமக்களே ஊழல் ரோடுகள் என்று சொல்கிறார்கள்; அதை நானும் ஆதரிக்கிறேன்.

அந்த ரூரல் ரோட்ஸ் போட்டு 4, 5 வருஷங்கள் இருக்கும். அப்போது அங்கே இருந்த அதிகாரிகள் எல்லாம் முன்பு இருந்ததை விட தற்போது அவர்களுடைய போக்கையும் வசதிகளையும் பார்த்தால் ரொம்ப வசதியோடு இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, திருச்சி நகரில்தான் அப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் பெரிய பெரிய கட்டடங்களைக் கட்டி, அந்தக் கட்டடங்களில் வசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப் பார்க்கும்போது இந்த ரூரல் ஒர்க்ஸ் நமக்குத் தேவையில்லை என்று தோன்றுகிறது.

10 வருஷங்களுக்கு முன்னால் காங்கிரஸ் அரசு இருந்தபோது கட்டிக் கொடுத்த யூனியன் ஆபீஸ், பள்ளிக்கூடம், பாலம் இவைகள் எல்லாம் இன்றும் நல்லமுறையில் சிறப்பாக இருக்கிறது. இன்றைக்குக்கூட அவைகளைக் கடப்பாறை கொண்டும் உடைக்கமுடியாத நிலையில் இருக்கின்றன. தனிப்பட்டவர்கள் பூச்சு மண்ணாலும், மண் செங்கலாலும் கட்டிய வீடுகள் கூட 30, 40 வருடங்கள், ஏன் 100 வருடங்கள் ஆனாலும் கூட அழியாமல் பரம்பரை பரம்பரையாக இருந்து வருகின்றன. ஆனால் தற்போது கட்டக்கூடிய வீடுகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் காணப்படுகின்றன. யூனியன் ஆபீஸ் பலவற்றை 10, 20 வருஷங்களுக்கு முன்னால் கட்டினவைகளையும் தற்போது கட்டியவைகளையும் நான் பார்க்கிறேன். ஏனென்றால் நானும் 1958 லிருந்து பஞ்சாயத்துப் போர்டு தலைவராக இருக்கிறேன்.

அதனைச் செய்தால் இந்தக் குறைகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும். கிராமத்தில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் ஆணையரிடத்தில் போய் சொல்லக்கூடிய வாய்ப்பு நேரடியாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் பொறுப்பை எங்களிடமே ஒப்படைத்துவிட்டால் நல்லது என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சீக்கிரம் முடித்து விடுங்கள். தாங்கள் 10 நிமிடம் கூடப் பேசலாம். ஆனால் உங்கள் கட்சியிலே இருந்து இரண்டு பேர்கள் பேச வேண்டும். சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. ரா. பெரியசாமி: அடுத்தபடியாக, சேலம் மாவட்டத்தில் கொல்லிமலையில் மலைவாழ் மக்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். அங்கு யூனியன் அலுவலகம் உண்டு. அந்தக் கொல்லிமலையில் ஒரு பஞ்சாயத்துக்கு ரோடு வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கே பிரசித்தி பெற்ற அறப்பளீஸ்வரர் கோயில் இருக்கிறது. இந்தக்கோயிலுக்கு யாத்ரீகர்கள் லட்சக்கணக்கில் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே பஸ் வசதி கிடையாது.

அதேபோல செம்மேட்டிலிருந்து அரியாநல்லி என்ற கிராமம் வரைக்கும் ரோடு போடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ரோடு திருச்சி மாவட்டத்திலுள்ள மலையடிவாரத்தை சேர்வதற்கு மைல்

1978 மார்ச் 20] (திரு. ரா. பெரியசாமி)

தொலைவுதான் உள்ளது. அந்த ரோட்டைச் செப்பனிட்டு இன்னும் கொஞ்சம் பெரிது படுத்தினால் மேலே உள்ள மலை வாழ் மக்கள் அங்குள்ள பழவர்க்கங்களை எடுத்துக் கொண்டு கீழே வருவதற்கும் கீழே உள்ள பொருள்களை வாங்கிச் செல்வதற்கும் வசதியாக இருக்கும். திருச்சி மாவட்டத்திற்கு அருகாமையில் அந்த மலைவாழ் மக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் 400, 500 பேர்கள் அங்கே குடியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் மேலே செல்வதற்கும் அந்த மலைக்குப் போவதற்கும் கோயிலுக்குப் போவதற்கும் வசதியாக இருக்கும் என்ற கருத்தினைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அரிஜன இலாக்காவில் பல தவறுகள் இருக்கின்றன. ஹரிஜன நல இலாக்காவில் கட்டியிருந்த பள்ளிகள், பாலங்கள் சரியான முறையில் கட்டப்படவில்லை. திருச்சி மாவட்டத்தில் உள்ள எங்கள் கிராமத்திற்கு வருவதற்கு 40, 50 மைல் இருக்கிறது. அங்கு சூப்பர்வைஸ் பண்ண ஒரே ஒரு ஏ.ஈ. தான் இருக்கிறார். அதனால் சரியான முறையில் கண்காணிக்கப்படுவதில்லை. அதனால் காண்ட்ராக்ட் எடுத்தவர்கள் அவர்கள் இஷ்டம்போல் கட்டி முடித்துவிடுகிறார்கள். அந்தக் கட்டிடங்கள் அவ்வளவு உறுதியாக இல்லை. இந்தத் தவறுகள் எல்லாம் இதற்கு முன்னாலிருந்த அரசாங்கத்திலும் இருந்து வந்தன. தற்போதுள்ள அரசாங்கமாவது நல்ல முறையில் செய்யும் என்ற நம்பிக்கையில் இதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல எங்கள் ஊரிலே என்னுடைய தொகுதியிலே கடந்த மழையினால் ஏற்பட்ட பாதிப்பு மிகவும் அதிகமாகும். அந்த ஊரிலுள்ள அய்யாற்றில் அணை கட்டித்தர (கொல்லிமலை அணைக்கட்டு) வேண்டுமென்பது பொதுமக்களின் நீண்ட நாளைய கோரிக்கை. அந்தத் தொகுதியிலே இருந்துவந்த சட்டமன்றத் தொகுதி உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் இந்த மன்றத்தில் குரல் எழுப்பிவிட்டார்கள். நானும் குரல் எழுப்பிப் பார்த்தேன். எடுபடவில்லை. அங்கே புயல் வெள்ளத்தால் அதிக பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அங்கே அணை இல்லாத காரணத்தினால் விவசாய நிலங்கள் தற்போது இரண்டாயிரம் ஏக்கருக்கு மேல் பாழடைந்து விட்டன. அங்கு எந்த வேலையும் செய்வதில்லை.

அந்தப் பகுதியிலே பல ரோடுகள் வெள்ளம் பாய்ந்து மணல் மேடாக இருக்கின்றன. மணல் மேட்டை புல்டோசர் வைத்து அகற்ற வழி செய்ய வேண்டும். உப்பிலியபுர யூனியனைச் சார்ந்த பாலகிருஷ்ணம்பட்டி நகர பஞ்சாயத்துக்கும் என்னதான் சலுகை அளித்திருந்தாலும், மேலும் அந்தப் பஞ்சாயத்துக்கு ரூ. 50 ஆயிரம் கொடுத்தால் தான் வேலை செய்ய முடியும்.........(மணியடிக்கப்பட்டது.

(பிற்பகல் 12–50)

திரு. ரா. மார்க்கபந்து: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்து வாகனங்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையை, தமிழக அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற கொள்கையை, உழைப்பாளர் முன்னேற்றக் கட்சி வரவேற்கிறது. அதற்குரிய காரணங்களைச் சொல்கிறபோது நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதன் காரணமாக பொதுமக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் சிறப்பான நன்மைகள் ஏற்பட வழி வகைகள் அதனுல் ஏற்படுகிறது. அதன் காரணமாகப் பொருளாதாரம் ஒரு சில தனியாரிடம் குவிவது தடுக்கப்படுகிறது. இந்த முறையில் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதை வரவேற்கிறேம்.

அதே நேரத்தில் தனியார்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கை மூன்று, மூன்று பஸ்கள் என்று இப்போது நிர்ணயித்திருக்கிறுர்கள். அது அன்-எக்கனுமிக்கல் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம், ஒரு பஸ் நின்றுவிடுகிற போது அதற்கு மாறுதல் செய்கிற முறையில் குறைந்த பட்சம் ஒரு ஐந்து பஸ்களாவது ஒரு தனிப்பட்ட ஆப்பரேட்டரிடம் கொடுக்கப்படுமானுல்தான் they can run on economical basis என்ற முறையிலும், தனிப்பட்டவர்கள் நஷ்டமடையாத வகையிலும் அந்த எண்ணிக்கையை ஐந்து பஸ்கள் என்று நிர்ணயம் செய்வது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

குறிப்பாக பஸ் பெர்மிட்கள் வழங்குவதில் ஒன்றை மட்டும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதில், மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் ஆக்டில் சில குறிப்புகள் தந்திருக்கிறுர்கள். மார்க்ஸ் என்று வைத்திருக்கிறுர்கள். அந்த மார்க் அடிப்படையில் வொர்க்ஷாப் பெஸிலிட்டீஸ் இருக்கிறதா அல்லது மற்ற பெஸிலிட்டீஸ் இருக்கிறதா என்று பார்க்கிறுர்கள். அதற்கு மார்க் போடுகிறுர்கள். மார்க்குகளை வைத்துத்தான் பஸ் ரூட் தருவது என்ற முறையில் செயல்படுகிறுர்கள். ஏற்கனவே அந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறவர்களால்தான் அந்த பஸ் ரூட்களைப் பெற வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே ஒரு சர்வே நாம் எடுக்க வேண்டும். தாழ்த்தப்பட்ட மக்களில் முன்னேற்றத்திற்காக, பழங்குடி மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக, பின்தங்கிய மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக பாடுபடுவது என்று this Government has taken a pledge.

நான் ஒன்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மூன்று வகைபட்ட மக்களுக்காக எவ்வளவு பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். எவ்வளவு மனுக்கள் வந்திருக்கின்றன, அந்த மனுக்கள் ஏன் டுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. ஏன் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்பதை கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு இந்த பஸ் ரூட்கள் வழங்குகிறபோது அவர்களுக்கு முன் உரிமை, இந்த மூன்று

1978 மார்ச் 20] [திரு. ரா. மார்க்கபந்து]

வகைப்பட்ட மக்களுக்கும் முன் உரிமை தருவதன் மூலம் இந்த டௌண்ட்ராடன் என்று சொல்லப்படுகிறவர்களின் முன்னேற்றத்திற்கு வாய்ப்பு வசதி செய்து கொடுத்தவர்களாவோம். ஆகவே, இவர்களுக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்கும்போது முன் உரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மற்றும் ஒரு மாவட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே பஸ் ரூட்கள் பலயிடங்களில் திறக்கிறார்கள். கலெக்டர் தன் விருப்பப்படி, பலயிடங்களில், தான் நினைத்தயிடங்களில் பஸ் ரூட்கள் திறக்கிறபோது அந்த மாவட்டத்திலுள்ள எம்.எல்.ஏ. யைக் கலந்துகொண்டு அன்சர்வ்ட் ஏரியாஸ் எவை எவை இருக்கின்றன என்று பார்த்து அவற்றின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிற வகையில் பஸ் ரூட்கள் தருவதற்கு முன் உரிமை தருகிற வகையில் நாம் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். அதற்காக ஒரு பஸ் ரூட் ஓப்பன் செய்கிறபோது அந்த மாவட்டத்தில் உள்ளவர்களைக் கலந்து கொள்ள வேண்டும். கலந்து செயலாக்க வேண்டும்.

அதே நேரத்தில் பஸ் ரூட்கள் தருகிறபோது family must be taken as a unit.

ஒரு குடும்பத்தில் பல பேர்களுக்குப் பஸ் ரூட்கள் தராமல் அந்த ஒரு குடும்பத்திற்கு என்று மட்டும் பஸ் ரூட்கள் தரப்பட வேண்டும். அது இல்லாத அளவில் ஒரே இடத்தில் குவித்து வைத்துக்கொள்கின்ற தன்மை இல்லாத அளவில் நாம் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

மற்றும், ஆக்ஸிடன்ட் ட்ரிபூனல்' என்று வைக்கிறார்கள். ரயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டால், ரயில்வே ஆக்ஸிடன்ட்டில் ஒருவர் இறந்துவிடுவாரேயானால் அரசாங்கம் 50 ஆயிரம் ரூபாய் மேக்ஸிமம் காம்பன்ஸெஷனைக் கொடுப்பதற்கு தகுந்த வகையில் வழிவகை செய்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய சட்டத்தில் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனி மூலம் 5,000 ரூபாய் கொடுப்பதற்கு லிமிட் என்று வைத்திருக்கிறோம். வேறு ஏதாவது தீர்ப்பு கிடைத்தாலும் கூட, அதற்கான தொகையை தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து வசூலிக்கவேண்டுமென்றால் வசூலிக்க முடியாது என்கின்ற சூழ்நிலை தான் ஏற்படுகிறது. ஆகவே ரயில்வே டிப்பார்ட்மென்டில் இருப்பது போல் 50 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று, இல்லாவிட்டாலும், குறைந்தபட்சமாக, 25 ஆயிரம் ரூபாய் நஷ்டஈடு என்ற அளவில் . . Minim m compensation mu t be fixed under the Act. நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இது சம்பந்தமான தீர்ப்புகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ரெவின்யூ ரிக்கவரி ஆக்ட் மூலம் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்றிருக்கிறது. இதில் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஒரு தீர்ப்பு என்று வந்தவுடன் அதை அமல் நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இல்லையென்றால் அவர்களுக்குச் சொந்தமான பஸ்களை பறிமுதல் செய்ய வேண்டும் என்கிற ஒரு நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றும், நெடுஞ்சாலைகளைப் பற்றிச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்ள விழைகிறேன். இந்தத் துறையில் இன்ஜினியர்கள் பட்டதாரிகள் இருக்கிறார்கள். டிப்ளோமா பட்டதாரிகளும் இருக்கிறார்கள். டிப்ளோமா பட்டதாரிகள் யூனியன் இன்சினியர்களாக ஆயிரம் பேர்களுக்கு மேல் இருக்கிறார்கள். அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் ரிஃபார்ம்ஸ் கமிட்டியினுடைய ஒரு ரெக்கமன்டேஷன் என்னவென்றால், 2:1 என்ற முறையில் அதாவது இரண்டு பி.இ. பட்டதாரிகள் என்று இருந்தால் ஒரு டிப்பளாமா பட்டதாரி இருக்க வேண்டும் என்ற அளவில் உத்தியோக உயர்வை அனுசரிக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் ரீஃபார்ம்ஸ் கமிட்டியினுடைய இந்தப் பரிந்துரையை ஒரு கடமையாக ஏற்றுக் கொண்டு இதை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது நிலைமை என்னவென்றால் ஸ்டாக்னேஷன் பொஸிஷன் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நேற்றுகூட யூனியன் இன்சினியர்களிடத்தில் பேசிக் கொண்டிருந்தேன். அவர்கள் சொன்னார்கள், 22 ஆண்டுக் காலமாக யூனியன் இன்சினியராகவே இருந்து கொண்டிருக்கிறோம், ஆனால் ஐந்து வருடங்களுக்கு முன்னால் வந்த ஒரு பி.இ. பட்டதாரி, ஏ.இ. என்றோ, ஈ.ஈ. என்றோ பிரமோஷன் வந்து விடுகிறது. எங்களிடையில் இவ்வளவு ஸ்டாக்னேஷன் இருக்கிறது என்று தெரிவித்தார்கள். இந்த ஸ்டாக்னேஷனைத் தவிர்க்க 2:1 முறையை உடனடியாக அமலாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்கள் சார்பாக என்னிடம் கொடுக்கப்பட்ட அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுக்கிறேன். அதன் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (அமைச்சர் அவர்களிடம் கோரிக்கை மனுவைக் கொடுத்தார்..)

மற்றும் நான் கேட்டுக்கொண்டது போல் பஸ் ரூட்டுகள் வழங்க வகை செய்யவேண்டும் என்று என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செயலின் வேகத்திற்கும், சிந்தனையின் விவேகத்திற்கும் சொந்தக்காரராக இருக்கின்ற ஒரு நல்ல இளைஞரிடத்தில் இந்த இலாக்கா ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. . .(ஆளும்கட்சி தரப்பில் கரவொலி) அதற்காக இந்த அரசை நான் பாராட்டுகிறேன். இந்தத்துறையை பொறுத்த வரையில் அதிருஷ்டம் செய்த துறை என்று தான் சொல்லுவேன். இதற்கு முந்தி இருந்த அமைச்சர் கூட இந்தத் துறையில் செம்மையாகச் செயல்பட்டு, இதில் ஆக்கத்தையும் ஊக்கத்தையும் வலிவையும் பொலிவையும் அளித்திருக்கிறார்கள் என்பதை இச்சந்தர்ப்பத்தில் கூறுவது எனது கடமை என்று எண்ணுகிறேன்.

நாட்டுடமை என்ற தத்துவத்தை நான் எதிர்ப்பவன் அல்ல. ஏற்றுக் கொள்பவன் தான். அதே நேரத்தில் நாம் மேற்கொள்கின்ற காரியங்கள் நாட்டிலிலுள்ள ஒட்டுமொத்தமான நன்மைகளை ஏற்படுத்தக்கூடிய வகையில், அதைப் பாதுகாக்கின்ற முறையில் நடைமுறைப் படுத்த வேண்டும் என்பதை அரசு கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். maximisation of social benefits. என்று சொல்லுகிறார்கள்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத்தலைவர் திரு. கே. பண்ணைசேதுராம் தலைமை)

ஸோஷியல் பெனிபிட்ஸ் என்று வரும்போது அது மாக்ஸிமைஸ் செய்யப்பட வேண்டும். அதிகமான அளவில் சமுதாயத்திற்கு நன்மையைக் கொடுப்பதாக இருந்தால் அதைச் செய்யவேண்டுமே தவிர அரசியல் காரணங்களுக்காக அரசியல் சூழ்நிலைகளுக்கு அடக்கமாகிவிட வேண்டும் என்கிற நோக்கத்தோடு சில முடிவுகளை எடுப்பது தேசத்திற்கு பாரதூரமான விளைவுகளை ஏற்படுத்துவதோடு ஒரு சிலருக்கு நன்மைகளைச் செய்வது சிலருக்கு சாதகமாகவும் அதே முடிவுகள் பலருக்குப் பாதகமாகவும் அமையக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது.

(பிற்பகல் 1.00)

இந்த நேரத்தில் நாட்டு உடமையாக்கப்பட்ட வழித் தடங்களை நாம் பார்க்கிறோம். பல வழித் தடங்களுக்கான திட்டங்களைப் போடவேண்டுமென்று அரசு கருதுகிறது. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை இந்த அரசு ஆராய்ந்து முடிவு செய்கிறார்கள். ஆனால் இந்தத் துறை அப்படி முடிவு செய்யும்போது, சில வழித் தடங்கள் நோடிபிகேஷன் செய்துவிட்ட பிறகு, அந்த வழித் தடங்களில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை. அப்படி பஸ்கள் ஓடாததற்குக் காரணம், அன்-எகனாமிக் ரூட் என்று சொல்லப்படுகிறது.

அப்படிச் சொல்லும்போது, பல மாதங்களுக்கு, பல வருஷங்களுக்கு அந்த ரூட்டில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை, அப்படியே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அன்-எகனாமிக் ரூட் என்று சொல்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் இதுவரையிலே அங்கே தனியார்களுக்கும் அந்த பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. அரசுத் துறை அங்கே பஸ் விடவில்லை என்று சொல்லும்போது, அதனால் அங்கே பாதிக்கப்படுகின்றவர்கள் யார்? பொதுமக்கள்.

நம்முடைய நாட்டிலே ரத்த நாளங்களாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது. ஓரிடத்திலே இருந்து இன்னொரு இடத்திற்குச் செல்லவேண்டுமென்றால் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அவசியமாக இருக்கிறது. எப்படி ரெட் பிளட் கார்ப்பசெல்ஸ் ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு சத்தையும்,

உணவையும் எடுத்துச் செல்கிறதோ அதைடபோல் இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறை இந்த நாட்டு மக்களை ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்கிறது. இதை இந்த அரசு நன்றாக தன் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

எந்தெந்த இடங்கள் அன்-எகனாமிக் என்று சொல்கிறார்களோ அந்த இடங்களை அல்லது எந்தெந்த இடங்கள் உங்களுக்கு நிதிப் பற்றாக்குறையினால் செம்மையாகச் செயல்படுத்த முடியவில்லையோ அந்த இடங்களை, அவைகள் எவை எவைகள் என்பதை முடி வெடுத்து, அந்த பஸ் ரூட்டுகளை தனியார் இடத்திலே கொடுத் தால் நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும். அதனால் அரசாங்கத் திற்கும் வரி கிடைக்கும், பணம் கிடைக்கும். ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்த்தால் அதனால் பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஏற்பட வழி ஏற்படும்.

இப்படி நடைமுறையில் செயல்படுத்த முடியாமல் இருப்பதை ரிசர்வ் செய்கிறோம் என்று வைத்துக் கொள்வதால், நாட்டிலே உள்ள மக்களுக்கு பெரிய சோதனையாகவும் வேதனையாகவும் அது இருக்கிறது. குறிப்பாக என்போன்றவர்கள் வசிக்கக்கூடிய பகுதி கள், காடுகளிலே மிகவும் தூரப் பகுதிகளிலே வாழ்கின்ற மக்கள் பஸ் வசதி இல்லாமல் இன்னும் 10, 15 மைல்கள் நடந்து போகக் கூடிய ஒரு பெரிய வேதனைக்குரிய போக்கு, உண்மையிலேயே இருக்கின்றது என்பதை நான் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, பஸ் இல்லாத இடங்களை உடனடியாகத் தனியார்களுக்கு உரிமம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தவிர, ஒட்டுமொத்தமாக தேசீய மயமாக்குவதும்கூட இந்த அரசுக்கு ஆபத்தைத்தான் விளைவிக்கும். இதையும் அரசு கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். எல்லாவற்றையும் ஒரே நிர்வாகத்தின்கீழ் வைத்துக் கொள்ளும்போது, ஏதாவது ஒரு காரணத்தைக் கூறிக்கொண்டு ஒரு வேலைநிறுத்தம் என்று தொழிலாளர்கள் சொல்கிறபோது, இந்த நாடே ஸ்தம்பித்து விடக்கூடும். எனவே சில இடங்களைத் தனியார்கள் இடத்திலே கொடுங்கள். அது நாட்டுக்கு நல்லதும்கூட என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெளிவு படுத்த விரும்புகிறேன்.

தனியார்கள் எவ்வளவு செம்மையாக நடத்துகிறார்கள் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பொதுத்துறை பஸ்கள் சரியாக நடைபெறவில்லை என்பதை நான் பகிரங்கமாகவே சொல்வேன். யார் என்ன சொன்னாலும், அதைப்பற்றி எனக்குக் கவலையில்லை. பொதுத் துறை பஸ்கள் நஷ்டத்திலே ஓடுகின்றன; அவைகள் செம்மையாக நடை பெறுவதில்லை. அதை ஓட்டுகின்றவர்களிடத்திலும் ஒழுங்கும் அதிகமாக இல்லை. தனியார் துறையினர் ஒழுங்காக நடத்து கின்றனர். அப்படி ஒழுங்காக நடத்துவதோடு, நல்ல கலெக்

ஷனும் பெறுகிறார்கள். அவர்களிடம் ஒரு பஸ் நீண்ட நாட்களுக்கு வேலை செய்கின்ற நிலைமையையும் பார்க்கின்றோம். அதிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் நல்ல ஊதியம் கிடைக்கிறது. நல்ல முறையிலே நடக்கிறது. மக்களுக்கும் அதனால் நல்ல பலன் கிடைக்கின்றது. ஆகவே, இதை இந்த அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவது இந்த நேரத்திலே என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

இப்போது தனியார் துறையிலே சுமார் 4,800 பேருந்துகளை சுமார் 1,900 பஸ் அதிபர்கள் பல சிரமங்களுக்கிடையே நடத்தி வருகிறார்கள். இப்படிச் சிரமங்கள் இருந்தாலும், அரசு ஒரு உரிமையாளர் அதிகபட்சமாக எத்தனை பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை அறிவிக்க வேண்டும். அப்படி ஒரு பஸ் முதலாளி உரிமம் வைத்துக் கொள்ளுவதிலே; எத்தனை பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டால் அது ஆப்டிமம் லெவலாக இருக்கும். அவருக்கு அது எகனமிக்காக இருக்கும் என்பதையும் அறிவிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே, தனியார் துறையிலே அதிகப்படியான உரிமங்கள், பர்மிட்ஸ் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதற்கு அரசு ஒரு உத்தரவு போட்டு, அதை உடனடியாக அமுல்படுத்துவது நல்லது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே வற்புறுத்திச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே மாதிரி, அப்படி நிர்ணயம் செய்கிறபோது அதிகபட்சமான பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் உரிமையாளர்கள், அவைகளைத் தங்களுடைய பங்குதாரர்களுக்கோ அல்லது குடும்பத்திலே உள்ளவர்களுக்கோ பிரித்துக் கொள்ளவும் அனுமதி வழங்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தற்போது பேருந்துகளுக்கு நிர்ணயித்துள்ள வரி விகிதமானது தாங்க முடியாத அளவுக்கு தமிழ் நாட்டிலே இருக்கிறது; தென்னக மாநிலங்களிலே எந்த மாநிலங்களிலும் இல்லாத அளவுக்கு வரியைச் சுமத்தியிருக்கிறார்கள். இப்படிச் சொல்வதால், யாரும் இந்தத் துறையை வேண்டாம் என்று சொல்வதாகக் கருதக் கூடாது. ஆகவே, தயவுசெய்து இந்த அரசு அவர்களைப் பரிவுடன் பார்த்து, அவர்கள் இந்த நாட்டுக்குச் சேவை செய்கிறார்கள் என்ற அடிப்படையிலே அவர்களுக்குச் சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கர்நாடகம், ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம் போன்ற மற்ற மாநிலங்களை எல்லாம் பார்க்கும்போது தமிழ்நாட்டில் 200 சதவிகிதம் வரியை அவர்கள் மீது போடுவது அவ்வளவு நல்லதல்ல என்று இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் துறையையும் அரசு போக்குவரத்துக்

கழகங்களின் நடைமுறையையும் சமன் முறையில் அணுகவேண்டும். அவர்களுக்கும் இவர்களுக்குமிடையே டிஸ்கிரிமினேஷன் காட்டப்படக் கூடாது. பொதுத் துறையில் இருப்பவர்கள் ஒரு தவறு செய்தால் அப்படியே விட்டுவிட வேண்டும். தனியார் துறையில் ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் எப்போதாவது ஒரு தவறு செய்து விட்டால் அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்பது சரியல்ல. பேடன்ட் டிஸ்க்ரிமினேஷன் என்று சொல்லக்கூடிய முறையில் இருக்கக் கூடாது. சட்டம் என்ருல் எல்லோருக்கும் ஒரே சட்டந்தான் என்ற முறையில் நடைமுறைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாலங்களைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை. பல்லாண்டுகளாக நான் கூறி வருகிறேன். ஆம்பூர் நகரத்தையும் அல்லது கிழக்குப் பகுதியையும் மேற்குப் பகுதியில் இருக்கிற பேரணாம்பட்டு, குடியாத்தம், காட்பாடி, சித்தூர் ஆகிய பகுதிகளோடு இணைக்கக் கூடிய ஒரு பாலம் வேண்டும். ஆம்பூர் நகராட்சியை ஒட்டி குடியாத்தத்திற்குப் போகிற வழியில் பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித் தரவேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். அதை அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆம்பூரிலிருந்து மலைவாழ் மக்கள் வசிக்கும் பகுதியான நாயக்கன் ஏரிக்குச் செல்ல வேண்டுமென்ருல் 15 மைல் செங்குத்தான மலையில் ஏறித்தான் செல்ல வேண்டும், மறுபடியும் இறங்கி வரவேண்டும். இந்த நிலைமையை நான் எப்போதாவது அனுபவிக்கிறேன்; அவர்கள் பல்லாண்டுகளாக அனுபவிக்கிருர்கள். அங்கு சாலை வேண்டுமென்ற குறிப்பு அரசாங்கத்தில் இருக்கிறது. அதை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும்.

ஆலங்காயம்–போளூர்–சி. ஆர். எப். பண்ட் —75 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே மேற்கொள்ளப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பகுதிக்கு வருவதால் அவர்கள் கால்கோல் விழாவை நடத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வாளையாப்பட்டி–ஜாப்ராத் பாலத்தையும் கட்டித் தர ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். கண்ணியமிக்க காயிதே மில்லத் அவர்கள் பெயரை அதற்கு வைக்க வேண்டுமென்று இரண்டாண்டுகளுக்கு முன்பே தீர்மானம் நிறைவேற்றியிருக்கிருர்கள். அது சாத்தியமாயிருக்குமாளுல், மறைந்த பெரியவருடைய பெயரை அந்தப் பகுதி மக்களின் விருப்பத்திற்கேற்ப வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வெள்ளைக்கோட்டைக்கும் ஆம்பூருக்கும் குறுக்கே காட்டுக் கொல்லை வழியாக சாலை அமைத்தால் 17 மைல் மிச்சமாகிறது. அதனல் அந்தப் பகுதி மக்கள் நேரடியாக ஆம்பூருக்கு

ருக்கு வர சவுகரியமாக இருக்கும். அதையும் சாத்தியம் இருந்தால் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைத் தந்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மு. செல்வராஜ்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவையின் முன்பு இருக்கிற நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, சாலைகள், பாலங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து, மூலதனச் செலவு போன்ற மானியங்களின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1948-ல் தேசவுடைமையாக்கப்பட்ட திட்டம் துவங்கப்பட்டு 1967-ல் நம்முடைய பேரறிஞர் அண்ணு அவர்கள் முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகு விரிவுபடுத்தப்பட்டு மீண்டும் 1971-ல் 50 மைலுக்கு மேற்பட்ட பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று 1967-ம் ஆண்டைத் தொடர்ந்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், தொடர்ந்து முதலமைச்சராக இருந்து இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினர்கள். அன்றைக்கு மாவட்ட வாரியாக பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து சட்டசபையில் நிறைவேற்றினர்கள். ஆனல் பேருந்து உரிமையாளர்கள் அதன்மீது உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று, அங்கு அரசாங்கத்திற்கு எதிராகத் தீர்ப்பளிக்கப்பட்டு இன்றையதினம் அது டில்லி உயர்நீதி மன்றத்தில் இருந்து வருகிறது. நான் அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் அந்த வழக்கின்மீது இந்த அரசு பொறுப்பேற்று இன்றைக்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறர்கள், அதைத் துரிதப்படுத்த எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன என்று தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். என்னைப் பொறுத்தவரை தேசிய உடைமைத் திட்டத்தில் இந்த அரசாங்கம் கொஞ்சம் மெதுவாகச் செல்லுகிறது என்று சொன்னல் அது மிகையாகாது. 1976ல் அவசர கால நிலையின்போது அன்றையதினம் இருந்த ஆட்சியாளர்கள் சி.ஆர்.பட்டாபிராமன் குழுவை அமைத்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1–10)

அந்தக் குழு அறிக்கை தாக்கல் செய்து ஏறக்குறைய ஆறு, ஏழு மாதங்களுக்கு மேல் ஆகிறது. அந்தக் குழுவினர் என்ன தெரிவித்திருக்கிறர்கள், என்ன ரிஃபார்ம்ஸ் செய்திருக்கிறர்கள் என்ற நிலைமைகளையெல்லாம் இந்த அவையிலே குறிப்புகளாக வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி வைப்பதற்குக் காலதாமதம் ஆகுமானல் நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் அதிலுள்ள சாராம்சத்தைச் சொல்வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

(திரு. மு. செல்வராஜ்) [1978 மார்ச் 20

எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் மிகவும் பரவலாகவும், தெளிவாகவும் பேசியிருக்கிறார்கள். ஒட்டுமொத்தமாக ஒருசில உறுப்பினர்கள் தவிர மற்றவர்களெல்லாம் நாட்டுடமைத் திட்டத்தை ஆதரித்தாலும் அதிலுள்ள குறைகளை மிகவும் கடுமையாக விமரிசனம் செய்திருக்கிறார்கள். எனக்கு முன் பேசிய திரு. லத்தீப் அவர்களும் இந்தத் திட்டமே தேவையில்லை என்று அவர்களுடைய கட்சிக் கொள்கையைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். தேசிய மயமாக்கப்பட்ட திட்டம் தேவையில்லை என்று சொன்னார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவரவர்களே, தேசியமயமாக்கப்படுவதை முஸ்லீம் லீக் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. அந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகின்றபொழுது ஒட்டு மொத்தமாக சமுதாயத்திற்குக் கிடைக்க வேண்டிய பயன் எந்த வகையில் கிடைக்க வேண்டுமோ அந்த வகையில் கிடைக்கின்ற முறையில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்பதுதானே தவிர தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று முஸ்லீம் லீக் விரும்பவில்லை. எனவே, முஸ்லீம் லீக் தேசியமயமாக்கப்படுவதை எதிர்க்கிறது என்ற கருத்தைத் தயவுசெய்து அவர்கள் சொல்ல வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. மு. செல்வராஜ் : அமைச்சரவர்கள் கொடுத்துள்ள குறிப்பில் 4,988 பேருந்துகள் பொதுத்துறையிடம் உள்ளது என்று பார்க்கிறோம். நேரம் குறைவாக இருப்பதால் கொஞ்சம் வேகமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 38,500 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். முதலில் அரசாங்கத் துறையில் இருந்ததை கழகங்களாக மாற்றப்பட்டதன் நோக்கம், இதன் மூலம் வங்கியில் பணம் பெறுவது, அதைக் கொண்டு பொதுமக்களுக்குச் சீரிய சேவை செய்வது, தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதி செய்வது, பொருளாதாரத் துறையிலே முன்னேறுவது என்ற முறையிலே கழகங்கள் உருவாக்கப்பட்டன. அன்றையதினம் இந்தத் துறை அமைச்சராக இருந்த திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்களுக்கு இது தெரியும் என்று கருதுகிறேன். எனவே, இந்தத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு, இன்றையதினம், நான்கைந்தாண்டுகளுக்குப் பிறகு இதை நல்லமுறையில் செயல்படுத்த இன்றைக்கு அரசாங்கம் முன்வர வேண்டும். எந்த நோக்கத்திற்காக இவைகள் உருவாக்கப்பட்டனவோ அந்த நோக்கம் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆதாயம் இல்லாத வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுகிறோம் என்றால், நம்முடைய நோக்கம் சர்வீஸ் மோட்டிவ் என்று இருக்க வேண்டுமே தவிர அதில் ஆதாயத்தைப் பார்க்கக் கூடாது. ஆதாயம் இல்லாவிட்டாலும் அதில் நஷ்டமாவது இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். நஷ்டம் எப்படி வருகிறது என்பதற்குப் பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்தால், நேரம் இல்லாவிட்டாலும் கூட, குறுகிய காலத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. செல்வராஜ்]

பொதுவாக ஒரு கழகம் என்றால் அதிலே Branch Distrsct Manager, Commercial Manager, Technical Commercial Manager, Divisional Superintendent, General Manager' Managing Director என்று இருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ மாதத்திற்கு இவர்களுக்கு 15,000 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு கழகத்திலேயும் இருக்கிறது. இந்தக் குறையை நான் மட்டும் சொல்லவில்லை. இன்றையதினம் தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சராக இருக்கின்ற மாண்புமிகு திரு. இராகவானந்தம் அவர்கள், ஏற்கனவே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்தபொழுது இந்தக் கருத்தை வெளியிட்டு, இவ்வளவு அதிகாரிகள் தேவையா என்ற கருத்திலெல்லாம் அன்றையதினம் பேசியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பட்ட நிலைமைகளை மாற்றியமைக்க வேண்டும். இதற்கெல்லாம் ஒரு கமிட்டி அமைத்துப் பரிகாரம் காண வேண்டும். இன்றைய தினம் நம்முடைய திரு. ஆறுமுகம் அவர்களிடம் 100 பேருந்துகளைக் கொடுத்தால் நிச்சயமாக இலாபத்திற்குக் கொண்டு வருவார்கள்.

தனியார் நல்லமுறையில் நடத்துகிறார்கள் என்று உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள். தனியார்கள் பி. ஈ. படித்தவர்கள் அல்ல. அந்தத் தொழிலில் போதுமான அனுபவம் இல்லை என்றாலும் இன்றைக்கு அவர்கள் நடத்துகின்ற முறையையும், நாம் நடத்துகின்ற முறையையும் பார்த்தால் பொதுமக்கள் மத்தியில் நாட்டுடைமையானால் வேண்டுமென்றே நஷ்டத்தில் ஓட்டுகிறார்கள் என்ற தவறான எண்ணம் உருவாகும் நிலையிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, அதில் உள்ள அதிகாரிகளெல்லாம் அந்தக் கொள்கையில் பற்றுடையவர்களா என்று பார்க்க வேண்டும்.

இதே மன்றத்தில், 1960 ஆம் வருஷம் என்று கருதுகிறேன். மதிப்பிற்குரிய பக்தவத்சலம் அவர்கள் இருந்தார்கள். திரு. வெங்கட்ராமன் அவர்கள் அன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தார்கள். அவர்கள் வலியுறுத்திச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் பொதுவாக அந்தக் கொள்கையில் நாட்டம் உடையவர்களை அதில் கொண்டு வரவேண்டும். போர்டு மீட்டிங் என்றால் ஃபைவ் ஸ்டார் ஹோட்டலிலே தங்குகிறார்கள். அங்கே ஒரு சாப்பாட்டிற்கே 30 ரூபாய், 40 ரூபாய் ஆகும். தாஜ் கோரமண்டல், சோழன் போன்ற ஹோட்டல்களில் கூடுகிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, அவர்கள் ஏதாவது லாட்ஜில் தங்கினால் 80 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. நான் இந்த அவையிலே கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நாங்கள் எல்லாம் பணம் செலவு செய்துவிட்டு, மக்களிடம் வாக்குபெற்று வந்திருக்கிறோம். எங்களுக்கு படி ரூ. 35. அதுவே அதிகம் என்று சொல்லுகிறார்கள்.

அமைச்சர்களுக்கு ரூ. 25 தான் படி. இங்கே கிடையாது. அவர்கள் வெளியே சென்றால், படி ரூ. 25 கூட இருக்காது. ஆனால், அதிகாரிகளுக்கு ரூ. 85. இங்கிருக்கிற அதிகாரி பி.இ. படித்தவர்கள். அதே பி.இ. படித்த அதிகாரி, சி.இ. ஆக இருக்கிறார்கள். அவருக்கு அந்தப் படி உண்டா என்றால் இல்லை. ஏன் இதில் மாற்றம் செய்யக் கூடாது? இதையெல்லாம் அமைச்சரவர்கள் கவனித்துச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் சென்னையிலும் சரி, மற்றும் பொது மக்கள் மத்தியிலும் சரி, மிகப் பெரிய பிரச்னையாக இருப்பது, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பிரச்னை. அந்தப் பிரச்னையை ஏதோ முடித்திருந்தாலும் இன்றையதினம் அது பூதாகரமாக இருக்கிறது. நாங்கள் சொல்வதாலே, தூண்டி விடுவதாகக் கருதக் கூடாது. பொதுவாக, தொழிலாளர் மத்தியிலே இந்த அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரை, அணுகுமுறை சரியாக இல்லையென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அவர்கள் போராட்டம் துவங்கியவுடன், அவர்கள் போராட்டத்தைத் தடுத்து நிறுத்த, அரசு நடவடிக்கை எடுத்து, ஒரு தொகையை அறிவித்து, செட்டில்மென்ட் போட்டார்கள். செட்டில்மென்ட் ஆன பிறகு இந்தத் துறையைச் சேர்ந்த செயலாளர்—இன்றையதினம் அவர் இல்லாவிட்டாலும் கூட,—ஒரு கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார். ஃபிரிஞ்ச் பெனிஃபிட்ஸ் பற்றி, செருப்பு பற்றி பேசலாமா என்று கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார். இப்படியெல்லாம் நிலைமை உருவாக கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஐக்கிய தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இதைச் சாதாரணமாகக் கருதக் கூடாது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்களது முக்கியமான, ஜீவாதாரமான கருத்து, சம்பளப் பிரச்னை; கம்பெனிஸ் என்று கொண்டு வந்த பிறகு, இன்டஸ்ட்டிரியல் ஒர்க்கர்ஸ் என்ற நிலைமையிலே பேச வேண்டும், 245 கேட்டகரீஸ் என்ற முறையெல்லாம் பேசவேண்டியிருக்கிறது. இப்படி பல்வேறு பிரச்னைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். இப்பொழுது கூடப் பேசினார்கள். இப்பொழுது கூட, அமைச்சரவர்கள் தலையிட்டு, எம்.டி.யோடு பேச வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். எம்.டி. என்ன முடிவாயிற்று என்று அரசாங்கத்தை கேட்டு, உங்களுக்குப் பதில் அளிக்கிறேன் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் பை பார்டைட் டிஸ்கஷனாக வைக்காமல், டிரிபார்டைட்டாக வையுங்கள். இருப்பது குறுகிய நாட்கள். 15 நாட்கள் தான். தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள், வாக்கெடுப்பு நடத்தி, மெஜாரிட்டியினர் வேலை நிறுத்தத்திலே ஈடுபடுவதாகச் சொல்கிறார்கள். இருப்பது குறைவான நாள். இதற்குள் முடிவு வந்துவிடும் என்று நான் கருதவில்லை. முடிவெடுக்காத நிலையில், வேலை நிறுத்தம் ஏற்படாமல் தடுக்கின்ற பொறுப்பு அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. வேலை நிறுத்தத்தைத் தடுப்பதிலே நாம்

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. செல்வராஜ்]

மெத்தனப் போக்கிலே இருக்கிறோம் என்று தெரிவித்து, தன் திறமையை அமைச்சரவர்கள் நன்கு பயன்படுத்தி, சுறுசுறுப்பாக வேலை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு கொள்கிறேன்.

பேருந்திலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு மருத்துவ வசதி செய்து கொடுக்கப் போகிறோம் என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். எனக்கு வந்த தகவல், மருத்துவ மனைக்கு வந்த தொழிலாளர்கள், இன்பேஷண்டாக வந்தால், முதலில் அட்வான்ஸ் கட்ட வேண்டுமென்று மருத்துவ அதிகாரிகள் கேட்கிறார்கள். இரண்டாவது, அவுட்-பேஷண்ட்ஸ் ஆக தொழிலாளர்கள் சென்றால், எக்ஸ்-ரே எடுக்க வேண்டும், இ.சி.ஜி. எடுக்க வேண்டும் என்றால், மருத்துவத் துறை அதிகாரிகளிடம், தாங்கள் பி.டி.சி. தொழிலாளர்கள் என்று சொன்னால், அனுமதிக்கப்படாத நிலைமை இருக்கிறது.

நான், கேள்விப்பட்ட முறையிலே, டெண்டல் ஆஸ்பத்திரியிலே ஒரு தொழிலாளி, கண்டக்டரோ, டிரைவரோ, சென்ற போது, அவரது பல்லைப் பிடுங்கி விட்டார்கள். பிறகு, அத் தொழிலாளியை எங்கு வேலை செய்கிறார் என்று கேட்டதற்கு இவர் பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று சொன்னவுடன், உனக்கு இங்கே அனுமதி கிடையாது, வெளியே போ என்று சொல்லி, அத்தொழிலாளிக்கு வீங்கி, அவர் வெளியிலே போய் வேறிடத்தில் மருத்துவம் பார்த்திருக்கிறார். அதற்கான ஆதாரங்கள் என்னிடம் இருக்கின்றன. அதற்குச் சொல்கின்ற காரணங்கள், ஐ ஆஸ்பிட்டல், டெண்டல் ஆஸ்பிட்டல், அந்த லிஸ்டிலே வரவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத்: பல்லவன் தொழிலாளர் என்பதால், பல்லைப் பிடுங்கி விட்டு விட்டார்களா................(சிரிப்பு).

திரு. மு. செல்வராஜ்: பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கப்பல் கழகம் பற்றி ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். முதலமைச்சர் அவர்கள், 'அண்ணா, பெரியார்' போன்ற கப்பல்களை விற்பனை செய்யப் போகிறோம் என்று பேசியிருப்பதாகப் பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது.

(பிற்பகல் 1-20)

எனவே, அதைப்பற்றி எல்லாம் இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் தரவேண்டும். கடலூர் துறைமுகம் $2\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் செலவில் விரிவு படுத்தப்பட்டும் கூட, பல்வேறு திட்டங்களை உருவாக்கியும் கூட கடந்த 2 ஆண்டுகளாக கப்பல் போக்குவரத்து அந்தத் துறைமுகத்தில் நடைபெறவில்லை. இதன் காரணமாக 50 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் பகுதிகாப் படுகிறார்கள். இது சம்பந்தமாக அதிகாரிகள் தங்களுக்கு அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தந்தை பெரியார் கார்ப்பரேஷனையும், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கார்ப்பரேஷனையும் இணைத்துச் செயல்படுத்தினல் லாபகரமாக ஒட்ட முடியும். அதிகாரிகளும் இரண்டையும் நேரடியாகப் பார்வையிட சௌகரியமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நேரம் இல்லாத காரணத்தினல் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி ஒருசில கருத்துக்களை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொல்ல இருக்கிறேன். கடலூரில் இருந்து சிதம்பரம் செல்லும் வழியில் 17.2 சாலையில் திருச்சோபுரம், தோணித்துறையிலே ஆலப்பாக்கம் ரயில்வே கேட்டிலிருந்து தோணித்துறையில் பரவலாற்றின் மீது ஒரு பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கோரிக்கை ஏற்கனவே முடிவு செய்யப்பட்டு அதைப் பொறுத்தவரையில் பிரதம இன்ஜினியரிடமிருந்து மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டு விட்டது. அதைப் பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து சிதம்பரம் கடலூர் சாலையில் தம்பிக்கு நல்லான்பேட்டை என்னும் இடத்தில் கடந்த இரண்டாண்டுக் காலமாக வேலையை முடிக்காமல் அந்த கன்ட்ராக்டர் எந்தவிதமான வேலையையும் செய்யாமல் இருக்கிறார். அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டு நான் அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர், குறிப்பாக மதுராந்தகம் ஆறுமுகம் அவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்களும், சி. கோவிந்தராஜன் அவர்களும், லத்தீப் அவர்களும், மார்க்கபந்து அவர்களும் நாட்டுடைமைக் கொள்கையைப்பற்றி அரசு எந்நிலையைக் கடைபிடிக்கின்றது என்பதைத் தெளிவுபடுத்த வேண்டும் என்று கோரினர்கள். தமிழக அரசினைப் பொறுத்தவரைக்கும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட 7 போக்குவரத்து கழகங்களின் மூலமாக, இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்பதற்கு முன்னல் இருந்த 48 சதவிகிதம் என்ற நிலையில் இருந்து இன்று உயர்ந்து 52 சதவிகிதம், அதாவது 5,071 பேருந்துகள் நாட்டுடைமைக் கொள்கையின் அடிப்படையில் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் உள்ள 4-வது பிரிவு 4 (எ) என்ற பகுதியின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் திட்டம் நிதி நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப விரிவு படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதையும் அவைக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். ஆனல் அதே நேரத்தில் தொழிலாளர் நலன் கருதியும், பொதுமக்களின் நலன் கருதியும் நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்ற இந்த அடிப்படைக் கொள்கை தொழிலாளர்களுக்கு எந்த

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. பொன்னையன்]

அளவுக்கு நன்மை அளிக்க முடியுமோ அதே அளவுக்கு பொது மக்களுக்கும் நன்மை ஈட்டப்படுவதிலே இந்த அரசு கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் தொழிலாளர் நலனும், பொதுமக்கள் நலனும் இரு கண்கள் எனப் பாவித்து நடக்க வேண்டுமென்று இன்று நடைமுறைச் செயல்கள் இருந்து வருகின்றன என்பதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் திரண்ட நட்டம் என்ற அடிப்படையிலே இன்று 12, 26, 25, 000 ரூபாய் நட்ட நிலையிலே இருந்து வருவதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும் மட்டும் திரண்ட லாப நிலையிலே இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள 5071 பேருந்துகளையும் நட்ட நிலையிலே இருந்து மீட்டு லாப நிலையிலே ஓட்டுகின்றபோதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு உகந்த நிலையிலே சிறப்பாகச் செய்து கொடுக்க முடியும் என்ற அளவிலே தான் இப்போது இருக்கிற 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இன்னும் நல்ல முறையில் சரிசெய்யப்பட்டு தொழிலாளர் நலனைக் காக்கும் வண்ணம், வருவாயை ஈட்டும் வண்ணம் செய்யப்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பொதுவாக ஜனங்களிடத்திலே இருக்கும் இம்பிரஷன் என்னவென்றால் இதே பஸ் பிரைவேட் ஹேண்ஸில் இருக்கிறபோது பிராபிடபிளாக ஓடிக் கொண்டு இருந்திருக்கிறது. அப்படியிருக்க, எப்படிச் சர்க்கார் கைக்கு வரும் போது லாஸாகப்போகிறது என்று அந்தக் குவச்டியன் இருக்கிறது அதைக் கொஞ்சம் கிளாரிபை பண்ணினால் நல்லது.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீண்டும் லாப நிலைக்கு ஓடவேண்டுமானால் கண்டிப்பாக அதற்குப் பலதரப்பட்ட தொழிலாளர்களும், நிர்வாகத்தினரும் மிகச் சிறந்த அக்கறையோடு செயல்பட வேண்டிய நிலை உள்ளது என்பதைத் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுமக்களைப் பொறுத்த வரையில் வண்டிகள் குறித்த காலத்தில் செல்ல வேண்டும் என்பதிலும், வழித்தடங்களில் நின்று விடாமல் செல்ல வேண்டும் என்பதிலும், சீரான முறையில் வண்டிகள் வழித்தடத்தில் ஓடவேண்டும் என்பதிலும் பொது மக்கள் கவனமாக இருக்கிறார்கள், அதைத்தான் எதிர்ப்பார்க்கிறார்கள்.

ஆனால் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்றவுடன் யாருக்கோ சொந்தமான வண்டியை ஓட்டுகிறோம் என்று பணியாளர்கள் எண்ணி நடந்துவிடுகிற காரணத்தால் பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்ட நிலையில் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன.

ஆனால் தமிழகத்தில் இருக்கும் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஊக்க போனஸ் திட்டம் நடைமுறைபடுத்தப்பட்டு இருக்கிற காரணத்தால், படிப்படியாக அவைகள் நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீண்டும் லாப நிலைக்கு வந்து கொண்டு இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டதுபோல், திரண்ட நஷ்டம் 12 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் இருக்கும் நிலை காரணமாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொதுமக்கள் பலர், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர், பல வழித்தடங்களில் புதிதாக பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கோரிக்கை கொடுத்து இருந்தபோதிலும், நிதிநிலை காரணமாக புதிதாக வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை விடவும், கூடுதல் பேருந்துகளை விடவும் சிக்கல்கள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எனவேதான், இருக்கின்ற பேருந்துகளை நல்ல முறையில் பராமரித்து, நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீட்டு, பொதுமக்களுக்கு நற்பணியாற்றும் நோக்கத்தோடும், பணியாளர்களுக்கும் சிறந்த முறையில் செயலாற்ற நல்ல திட்டங்களை அமல்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடும், அரசாங்கம் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில், மாண்புமிகு உறுப்பினர் செல்வராஜ் கூறியதுபோல், இதற்காக அமைக்கப்பட்ட சட்டம் உச்ச நீதி மன்றத்தில் இருக்கிற காரணத்தால் அந்த முடிவு வந்த பிறகுதான் துரித முறையில் நாட்டுடமை கொள்கை செயல்படுத்த இருக்கிறோம். ஆனால் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் கீழ் உள்ள 4-வது பிரிவு, 4 (ஏ) பிரிவின் கீழ் இப்போதும் பேருந்துகள் நாட்டுடமையாக்கப்படுவது தீவிரப் படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திருவாளர்கள் மதுராந்தகம் ஆறுமுகம் அவர்களும், கோவிந்தராசன் அவர்களும், விஜயராகவன் அவர்களும், அம்பிகாபதி அவர்களும், பெரியசாமி அவர்களும், மார்க்கபந்து அவர்களும், குறிப்பாக சிறு பேருந்து வைத்து இருக்கும் தனியார் குறைந்த பட்சம் எத்தனை பேருந்துகள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று அரசாங்கம் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் பேசுகிறபோது ''எகனமிக் ஆபரேஷன்'' என்று சொல்கிறபோது நஷ்டநிலை இல்லாமல் தனியார் பேருந்துகள் ஓடவேண்டுமென்றால், குறைந்தது 5 பேருந்துகளாவது இருக்கவேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். அதைப் போலவே பல உறுப்பினர்களும் 5 பேருந்துகள் இருக்க வேண்டும்

என்று கூறினார்கள். தமிழக அரசைப்பொறுத்தவரையில், தனியார் துறையில் பேருந்துகள் எத்தனை வைத்து இருந்தால் லாபகரமாக இருக்கும் என்பதைப் பரிசீலித்து கூடிய விரைவில் ஒரு முடிவு எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம் : இது சம்பந்தமாக தொடர்ச்சியாக போன பட்ஜெட் செஷனில் இருந்து கேட்டுக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், கூடிய விரைவில் என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது எவ்வளவு நாள் என்று சொல்ல முடியுமா என்று கேட்கவிரும்புகிறேன்.

[பிற்பகல் 1-30]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே முந்தைய ஆட்சியில் தனியார் ஒருவர் 10 பேருந்துகள் வரை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்தபோதிலும் படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் விதி 4, 4ஏ அமுலில் இருந்து வருகிறது. அதன் அடிப்படையில்தான் இப்போது இந்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் சிறிய நிறுவனங்கள்— தனியார்கள் குறைந்தபட்சம் பேருந்துகளை வைத்துக்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நெடுநாட்களாக இருந்து வருகிறது. அதில் பல பிரச்சனைகள் அடங்கி இருப்பதால் அரசு தீர ஆலோசித்து செய்ய வேண்டி இருப்பதால் 'என்று' என்று குறிப்பிட்டுச் சொல்ல முடியாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, கூடிய விரைவில் முடிவு செய்யப்படும் என்று சொன்னேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. கே. பண்ணை சேதுராம்) : மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது வாக்கெடுப்பு முடியும் வரை அவையின் நேரத்தை நீட்டிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் கீழ் பயணப் பேருந்துகள், சுற்றுலா ஓமினி பஸ், சரக்கு பேருந்துகள் ஆகியவைகளை நெறிப்படுத்தி, ஒழுங்குப்படுத்த எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை மூலம் தவறு செய்த மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி, அலுவலக கண்காணிப்பாளர், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர், முதுநிலை எழுத்தர், இளநிலை எழுத்தர் ஆகிய 44 பேர் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுத்து, தண்டனை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திறமை மிக்க அதிகாரிகளின் கடுமையான நடவடிக்கையின் பயனாக மோட்டார் வாகன சட்ட விதிகளைச் சரியாகப் பயன்படுத்தாமல் இருத்தல், சாலை போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல் ஆகிய குற்றத்திற்காக 6,749 வாகனங்களின் உரிமங்கள் தற்காலிகமாக ரத்து செய்யப்பட்டு, 127 உரிமங்கள் நிரந்தரமாக ரத்து செய்யப்பட்டன. 1,998 வாகனங்களின் உரிமையாளர்கள் தண்டிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். மீதமுள்ளவர்களுக்கு அபராதமாக ரூ. 7½ லட்சம் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

மோட்டார் வாகன வரி செலுத்துவதற்கு என்று அரசு ஒரு புதிய திட்டத்தை 'நான்-ட்ரான்ஸ்போர்ட் வெகிகிள்ஸூக்கு' அறிவித்திருக்கிறது. ஸ்கூட்டர், கார், ஜீப், மோட்டார் சைக்கிள், மோபபெட் போன்ற சொந்த உபயோக வாகன உரிமையாளர்கள் மோட்டார் வாகன வரியினை பண்டல், போக்குவரத்து அலுவலகம், காவல் நிலையம் துணைக் கருவூலம் போன்ற இடங்களில் 3 மாதம், அல்லது 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அல்லது ஒரு வருடத்திற்கு ஒருமுறை செலுத்துவதில் உள்ள சிரமத்தைக் குறைக்கும் வண்ணம் வாகன வரியினை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் மூலமாகவும் செலுத்துகிற முறையினை வருகின்ற ஏப்ரல், 1978-லிருந்து இந்த அரசு செயல்படுத்த உள்ளது.

சென்னை மாநகரத்தில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ் ஒரே ஒரு இடத்தில் இருப்பதால் ட்ரான்ஸ்போர்ட், நான்-ட்ரான்ஸ்போர்ட் என்று சொல்லப்படுகிற வண்டிகள் அனைத்தும் அங்கே செல்வதில் சிரமம் இருப்பதால் மூன்று ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்கள் தனித்தனியாக அமைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு ஆண்டு முழுவதும் எந்தவிதமான விபத்தும் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தை ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநருக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 100 வீதம் வெகுமதி அளிக்கப்படும்.

சாலை விதிமுறைகளை ஒழுங்காக புரிந்து அனுசரிப்பதும், விபத்துக்களைத் தடுக்கப் பெரிதும் உதவும் என்பதால் இனிமேல் புதிதாக வழங்கப்படும் ஓட்டுநர் உரிமம் பெற குறைந்தது எட்டாவது வகுப்பு வரை படித்துள்ளவர்களாக இருக்க வேண்டுமென்ற விதிமுறையை நடப்பாண்டிலிருந்து அரசு அமுல்படுத்த உள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்து பிரிவு சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும், மதுரையிலிருந்து பெங்களூருக்கும் ''ஏர் கண்டிஷன்'' செய்யப்பட்ட பகல் நேரப் பேருந்துகளை நடப்பாண்டிலிருந்து இயக்க இருக்கிறது.

கிராமப்புற மக்களின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு அண்மையிலிருக்கிற நகரப் புறங்களோடு கிராமங்களை பேருந்து வசதியோடு இணைக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு 'மினி பஸ்' களை விட அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதோடு மதுரை மாவட்டத்தில் நிலக்கோட்டை வட்டத்திலும், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வாணியம்பாடி, ஆற்காடு வட்டங்களிலும், நீலகிரி மாவட்டத்திலும், இராமேஸ்வரத்திலும் மினி பஸ் என்று சொல்லக் கூடிய சிறிய பேருந்துகளை விட்டதில் பொதுமக்கள் பெரிதும் பலனடைந்திருப்பதால் மற்ற மாவட்டங்களிலும் நடப்பாண்டில் இருந்து படிப்படியாக கிராமப்புற மக்கள் நலன் கருதி மினி பஸ்கள் விடப்படும்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. பொன்னையன்]

அடுத்து, வாடகைக் கார்களின் டிக்கி அல்லது மேல் பகுதியில் வைக்கப்படும் ஒவ்வொரு பொருளுக்கும் 30 காசு வீதம் வசூலிக்கப்படலாம் என்ற செயற் குறிப்புக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்து இருக்கிறது.

சென்னை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் புதிதாக 10 டாக்ஸி ஸ்டாண்டுகள் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க அமைக்கப்படும்.

டாக்ஸிகள் நிறுத்தும் இடங்களில் தொலை பேசி, சிறுநீர் கழிப்பிடங்கள், குடிநீர் போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று மாநகராட்சியை அரசு கோரியுள்ளது.

சைக்கிள் ரிக்ஷா தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயருவதற்கு கைகொடுத்திட வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் சில விதிவிலக்குகளுக்கு உட்பட்டு ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்களுக்கு மட்டுமே ரிக்ஷா லைசென்ஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டும் அல்லது புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கொள்கை அடிப்படையில் 'மெட்ராஸ் ஹாக்னி ஆக்ட்' என்ற சட்டம் விரைவில் இந்த அவையில் தாக்கல் செய்யப்பட இருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் ஆலோசனைப்படி சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்கள் கையில் வில்லைகள் கட்டிக் கொள்ள வேண்டிய கட்டாயமில்லை என்பதை நடப்பு ஆண்டில் இருந்து அமல்படுத்தப்படும் என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் இருக்கின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்கள் அவர்களது சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை இன்ஜின் பொருத்தப்பட்ட மோட்டாரைஸ்டு சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களாக மாற்றிக்கொள்ள முன்வருவார்களேயானால் -- 'மேன் சுட் நாட் புல் தி மேன்' என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அவர்களுக்கு உரிமம் வழங்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேரவைத் தலைவரவர்களே, சாலைகள், பாலங்கள் என்ற பிரிவிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 34 பேர்கள் 26 பாலங்களும், 14 சாலைகளும் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுள்ளார்கள். 'மாவட்ட இதர சாலைகள்' திட்டத்தின் கீழ் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 127 பேர்கள் 82 பாலங்களும், 59 சாலைகளும் உடனடியாக அமைக்க வேண்டுமென்று கோரி இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலருடைய கோரிக்கை மிகவும் நியாயமான கோரிக்கையாக இருந்த போதிலும், நிதிநிலை குறுக்கீடாக இருக்கிற காரணத்தால் இவைகளை விரைந்து செயல்படுத்துவதில் சிரமங்கள் பல இருக்கின்றன என்பதைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

தமிழகத்தில் இருக்கிற ஏறத்தாழ 86 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ள சாலைகளில் கிட்டத்தட்ட 38 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் சாலைகளில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன.

ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் பொறுப்பில் இருக்கிற 53 ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட கிலோ மீட்டர் சாலைகளிலே பேருந்துகள் செல்வதற்கான தரம் உடைய சாலைகள் 6,334 கிலோ மீட்டர் சாலைகள்தான் இருந்து வருகின்றன. மீதம் உள்ள 47,134 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளில் பேருந்துகள் செல்லத்தக்க வகையில் செப்பனிட வேண்டுமென்றால் அரசுக்கு பல கோடி ரூபாய் தேவையாக இருக்கின்ற காரணத்தால் பயணப் பேருந்துகள் அச் சாலைகளில் இன்னும் விடப்படாத நிலை உள்ளது

சாலைகள், பாலங்கள் பேருந்து செல்லக்கூடிய அளவில் அமைப்பது கிராமப்புறங்களை உரிய முறையில் முன்னேற்றுவதற்கு பேருதவியாக இருக்கும் என்று கருதி மூன்று கட்டங்களில் நிதி நிலைக்கேற்ப மேற்கொண்டு செயல்பட உள்ளது.

முதல் கட்டமாக ஏற்கனவே பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டு இருந்த சாலைகளின் பழுதடைந்த நிலையின் காரணமாக அந்தப் பேருந்துகள் நின்றுவிட்டிருக்கிற பகுதிகளில் பயணப் பேருந்துகளை மீண்டும் விடும் அளவுக்குச் செய்ய வேண்டுமென்ற அந்த நோக்கத்தில் அந்தத் திட்டம் செயல்பட இருக்கிறது. அந்த வகையில் பணியை மேற்கொள்வதற்கு 9 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நிதி தேவைப்படுகிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்த கட்டமாக ஏற்கனவே இருக்கிற சாலைகளில் சிறு சிறு குறைபாடுகளைக் களைவதின் மூலம் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழிவகை காண்பதை இரண்டாவது கட்டமாக மேற்கொள்ள அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இணைப்புச் சாலைகளை ஆங்காங்கே ஏற்படுத்துவதன் மூலம் கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகள் செல்லுகின்ற வகையில் ஏற்படுத்த முடியும் என்ற நோக்கத்தில் அப்பணிகளையும் அரசு எடுத்துச் செயல்படுத்த இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசைப் பொறுத்த வரைக்கும் சாலைகள் மேம்பாடு செய்வதற்கு நிதிநிலை குறுக்கீடாக இருக்கின்ற காரணத்தால் மத்திய அரசை அணுகி தமிழக முதல்வரவர்கள் இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னால் டெல்லி சென்றிருந்தபோது நேஷனல் டெவலப்மென்ட் கவுன்சிலிலே சாலைப் பகுதியை மத்திய அரசின் 'Core

Sector' என்ற முக்கியத் திட்டத்தின்கீழ் கொண்டுவரவேண்டுமென்றும் சாலைகள் அமைப்பதற்கு மாநில அரசுக்கு மத்திய அரசு நிதி ஒதுக்கீடு தரவேண்டுமென்றும் வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் சாலைகள், பாலங்கள் கட்டுவதிலே கான்ட்ராக்ட் முறை இருந்துவருவது அனைவருக்கும் தெரிந்த ஒன்று. தரமான சாலைகளை அமைப்பதற்கும், துரித காலத்திலே அமைப்பதற்கும் தடைகள் பல இம்முறையிலே இருப்பதன் காரணத்தால் அரசுப் பொறுப்பிலேயே இவ் வேலைகளைச் செய்வதற்கு 'கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் ஆஃப் தமிழ்நாடு' என்ற ஒரு நிறுவனம் அமைக்கப்பட உள்ளது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-40)

அடுத்து, மத்திய அரசின் பங்கினைப் பெற்று வருகிற 1978–79ம் ஆண்டு மூன்று ரெயில்வே மேம்பாலப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன. சேலம்—உளுந்தூர் பேட்டை சாலையில் தேவியாகுறிச்சி அருகில் ஒரு மேம்பாலமும், கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் பனருட்டி அருகில் ஒரு மேம்பாலமும், சென்னை—கும்பகோணம் சுந்தரப் பெருமாள் கோவில் அருகில் ஒரு மேம்பாலமும் அமைக்க அரசு ஏற்பாடு செய்து வருகிறது.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய முக்கியமான சிலவற்றைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்களும், திரு செல்வராஜ் அவர்களும் தாங்கள் உரையாற்றுகிற நேரத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் சென்ற ஆகஸ்ட் மாதம் நடந்த போராட்டத்திற்குப் பிறகு நிர்வாகத்தினருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குமிடையே ஏற்பட்ட உடன்பாட்டின் அடிப்படையில் 31–3–1978-க்குள் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குறைபாடுகள் எல்லாம் இருதரப்பு பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் நிவர்த்தி செய்யப்படவேண்டும் என்று ஒரு முடிவை ஏற்றபோதிலும் நிர்வாகமும் அரசாங்கமும் தாமதம் செய்த காரணத்தால் இன்று முடிவான நிலை ஏற்படவில்லை என்று கூறினர்கள். நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு உண்மை நிலையை விளக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்லாண்டுகாலமாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் தார்மீகமாக சந்தித்துவந்த பல குறைபாடுகளை விரைந்து களைய வேண்டுமென்ற நோக்கோடு இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று செயல்பட்டு வருகிற நேரத்தில் சட்டப்படி

யான வேலைநிறுத்த நோட்டீஸ் கூட கொடுக்காத நிலையில் பல தொழிற் சங்கங்கள் அந்தப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டன என்பதை நான் மீண்டும் இங்கு கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக் கிறேன். போராட்ட முடிவிற்குப் பிறகு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் நலன் கருதி வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபட்ட பல்லவன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மட்டு மின்றி அனைத்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் நலன் பெறவேண்டும் என்று நன்நோக்கோடு ரூ. 27 ஊதிய உயர்வு எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கும் இந்த அரசு அறிவித்தது.

செப்டம்பர் 3-ம் தேதி அந்த உடன்பாடு ஏற்பட்டவுடனே அந்தப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்ட சங்கங்கள் இருதரப்பு பேச்சு வார்த்தைக்கு எந்தவித கோரிக்கைகளை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கொடுப்பதாக கூறிச் சென்றார்கள். ஸி.ஐ.டி.யூ. தவிர மற்ற யூனியன்கள் அனைத்தும் கோரிக்கை களைப் புதிதாக வகைப்படுத்தி விரைவில் தருவதாகச் சொல்லிச் சென்றார்கள். கோரிக்கை ஏதும் வேலை நிறுத்தத்தின்போது கொடுக்காதிருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த சங்கமும், தேசிய காங்கிரஸைச் சேர்ந்த ஐ.என்.டி.யூ.சி. சங்க மும், ஜனதாவைச் சார்ந்த சங்கமும் டிசம்பர் 25-ல் அவர்கள் கோரிக்கைகளைக் கொடுத்தார்கள் என்பதை இங்கே நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து, மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறி யியல் மேற்பார்வையாளர்கள் சங்கம் அவர்களுடைய கோரிக் கைகளை 18-1-1978 அன்று தந்தனர். கோரிக்கைகளை முன்னரே தந்துவிட்ட ஸி.ஐ.டி.யூ. சங்கம் அந்த உடன்பாட்டில் கையெழுத்திட்டது ஜனவரி மாதம்தான் என்று இங்கே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கோரிக்கைகளை எல்லாம் ஒட்டு மொத்தமாக ஐக்கிய சங்கங்கள் விரைந்து கேட்பதற்குக் காரணம் இருந்தபோதிலும் ஏறத்தாழ டிசம்பர் மாதம் வரை, நான்கு மாதங்களாகியும், ஐக்கிய சங்கங்கள் கோரிக்கைகளைக் கொடுக்காதிருந்த காரணத்தினால் பேச்சுவார்த்தை துவங்க தாமதம் ஏற்பட்டது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அனைத்துச் சங்கங்களும் பேச்சுவார்த்தைக்கு வேண்டிய கோரிக்கைகளை கொடுத்தது ஜனவரி மாதத்தில். ஜனவரி மாதத்திற்குப் பிறகு பேச்சுவார்த்தைகள் துவங்குவதற்கு வேண் டிய நடவடிக்கைகளை அரசின் ஆலோசனைப்படி நிர்வாகத்தினர் விரைந்து எடுத்து வருகிறார்கள். இப்போது நடந்துவருகிற சுமூகமான அந்தப் பேச்சுவார்த்தைகளால் தொழிலாளர்க ளுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் இடையே ஒரு நல்லுறவு ஏற்படும் அளவில் அது அமையும் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்—தலைமை]

*திரு. சி. கோவிந்தராசன் : சங்கங்கள் கோரிக்கைளை வைக்காத காரணத்தினுல்தான் காலதாமதமாகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னுர்கள். அந்த வேலைநிறுத்தம் முடிந்த பிறகு ஏற்பட்ட உடன்பாட்டிலே The government in consultation with the unions which are signatories to the settlement. கோரிக்கைகளை சங்கங்களோடு கலந்து பேசி நிர்ணயிப்பது என்று அதில் இருக்கிறது. சங்கங்களிலிருந்து ஆலோசனைகள், பெருமல், அவர்களைக் கலக்காமல் தன்னிச்சையாகச் செயலினை அவர்களே தேர்ந்தெடுத்து ஊதிய உயர்வு போன்ற கோரிக்கைகளையெல்லாம் நீக்கிவிட்ட காரணத்தால் பேச்சுவார்த்தைக்கு அழைத்த பிறகுகூட சங்கங்கள் போகவில்லை என்பது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். அதனுல் தான் காலதாமதம்.

இரண்டாவது, ஜனவரி மாதத்தில் கோரிக்கை அனுப்பியும் மார்ச் 14-ம் தேதிதான் பேச்சுவார்த்தைகான அழைப்புகள் தரப் படுகிறது. ஆகவே, கால தாமதம் தொழிலாளர்கள் தரப்பில் அல்ல. நிர்வாகத்தின் தரப்பில்தான் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு மீண்டும் உண்மையான நிலையைத் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். நிர்வாகத்தினரைப் பொறுத்தவரைக்கும், அரசினரைப் பொறுத்தவரைக்கும் உடன்பாட்டில் கையெழுத் திட்ட போது in consultation wtth the signatories the government will refer the terms of the reference for bi-hartlike discussions.

என்றுதான் இருக்கிறது. ''கன்ஸலிடேஷன்'' என்பதில் கோரிக் கைகள் என்னென்ன என்பதை இரு தரப்புகளும் அறிந்து கொள் வதற்காக விரைவில் அனுப்புவதாக ஐக்கியச் சங்கத்தைச் சேர்ந்த வர்கள் கூறிய காரணத்தால் அதை எதிர்பார்த்து இருந்தோம். நான்கைந்து சங்கங்களும் சேர்ந்து கோரிக்கைகளை அனுப்புவதற்கு காலதாமதம் ஏற்பட்டது. ஜனவரி இறுதியில் தான் கோரிக்கை அனுப்பப்பட்டது. பின்னுல் இதைப்பற்றிய குறிப்புகள் அரசுக் கும் நிர்வாகத்தினருக்கும் சென்றது என்பதைத் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, தொழிலாளர்கள் நலன்கள் என்ற அளவில் 1977-78-ல் எடுக்கப்பட்ட சில முடிவுகளைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

சென்ற ஆண்டு 49 லட்சத்து 48 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் ஈட்டி 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு 75 லட்சத்து 86 ஆயிரம் ரூபாய் அளவில் லாப

நிலையில் முன்னேற்றம் கண்டிருப்பதால் சேரன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு நல்வாழ்வுத்திட்டத்தின் அடிப்படையில் 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படும்.

சென்ற ஆண்டு 85 லட்சத்து 40 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் ஈட்டி, 13·3 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு ஒரு கோடி 30 லட்சத்து 66 ஆயிரம் ரூபாய் அளவுக்கு முன்னேற்றம் கண்டிருப்பதால், பாண்டியன் போக்கு வரத்து தொழிலாளர்களுக்கு 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படும்.

சென்ற ஆண்டு 17 லட்சத்து 67 ஆயிரம் ரூபாய் மட்டுமே லாபம் இருந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர் களுக்கு குறைந்த பட்ச போனஸாக 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்பட்டது. இப்போது 85 லட்சம் என்ற அளவில் லாப நிலை இருப்பதால் தொழிலாளர்களுக்கு 15 சதவீத போனஸ் வழங்க உள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 3·83 லட்சம் ரூபாய் லாபம் பெற்று 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் இவ்வாண்டு 23·32 லட்சம் என்று லாப நிலையில் முன்னேற்றம் கண்டதால் இவ்வாண்டு தொழிலாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் போனஸ் வழங்க முடிவு செய்துள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 13 லட்சத்து 39 ஆயிரம் நஷ்டத்தில் இருந்து, 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு 15 லட்ச லாப நிலையில் முன்னேற்றம் இருப்பதால் 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்க முடிவு செய்துள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 48 லட்சத்து 56 ஆயிரத்து நஷ்டத்தில் இயங்கி வந்து, குறைந்தபட்சமாக 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், நஷ்டத்தை சரி கட்டி 18 ஆயிரம் ரூபாய் லாப நிலையில் இருப்பதால் குறைந்த பட்ச போனஸாக 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படுகிறது.

சென்ற ஆண்டு நஷ்டத்தில் இருந்து 8·33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து நஷ்ட நிலையில் இருப்பதால், 8·33 சதவீதம் குறைந்த பட்ச போனஸ் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும்.

பல்லவன் போக்குவரத்து தொழிலாளர்களின் நலனை முன் னிட்டு வட சென்னை, தென் சென்னை இரண்டு பகுதிகளிலும் இரண்டு ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் விடப்படும். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் டீசல் சிக்கனத்தை கடைப்பிடிப்பதன்

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. பொன்னையன்]

காரணமாக ஏற்படும் மீதத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கு சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு அடுத்த நிதி ஆண்டிலிருந்து வழங்கப்படும்.

மாண்புமிகு ஆறுமுகம் அவர்களுடைய ஆலோசனைக்கு இணங்க தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மக்கள் பிரதிநிதியும் நிர்வாகப் பிரதிநிதியும், தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதியும் கொண்ட ஆலோசனைக் குழு ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அமைக்கப்படும்.

[பிற்பகல் 1·50]

அத்தோடு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முன்னேற்றம் கருதி ஒவ்வொரு பணி மனையிலும் நல்ல திட்டங்களும், ஆலோசனைகளும் பரிந்துரைக்கக்கூடிய தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள், நிர்வாகத்தின் பிரதிநிதிகள் அடங்கிய ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்படும்.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத் தொழிலாளர்களுக்கு உகந்த உற்பத்தி ஊக்க ஊதியத் திட்டம் (புரடக்டிவிடிவ் இன்சன்டிவ்) அடுத்த ஆண்டிலிருந்து கொடுக்கப்படும்.

பொதுமக்களின் நலம் கருதி வரும் 1978–79 ஆம் ஆண்டு நடைமுறைப்படுத்த இருக்கும் திட்டங்களும், வசதிகளும் என்ற அடிப்படையில், நாங்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றதிலிருந்து இது வரை 576 கிராமங்கள் பயன் பெறும் வண்ணம் 221 புதிய வழித் தடங்கள் துவங்கியுள்ளன. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வரும் ஆண்டில் மேலும் 746 கிராமங்களுக்குப் பயன் தரும் வண்ணம் 232 புதிய வழித் தடங்கள் தொடங்கவும், 893 புதிய பேருந்துகளை விடவும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும்.

பயணிகள் நலன் கருதி வரும் நிதி ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்ப் பிரிவு) 200 பயணிகள் பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும், மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 150 பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும் ஆக மொத்தம் 350 பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும் அமைக்கும். மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக (பெருநகர்ப் பிரிவு) 7 புதிய பேருந்து நிலையங்களை அமைக்கும்.

பயணக் கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும், மத்திய அரசு, மாநில அரசு இவற்றின் தற்போதைய பட்ஜெட்டுகள்படி டீசல், பெட்ரோல் போன்ற எரிபொருட்களின் மீதான வரியிலும், மோட்டார் வாகன வரியிலும் வரிகள் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளிலோ, தனியார் பேருந்துகளிலோ பயணக் கட்டண உயர்வு இல்லை என்று அரசு முடிவெடுத்துள்ளது. மாருக......

திரு. சி. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனித் தனியாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடந்து வருகின்றன. அதற்கான போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். லாப நஷ்டக் கணக்கை 7 கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் வைத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போல் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒட்டுமொத்தமாக இந்த போனஸ் வழங்கப்படும் என்பதை இந்த அரசு அறிவிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியக் கம்பனீஸ் ஆக்ட் என்று சொல்லப்படுகின்ற சட்டத்தின் கீழ் தனித் தனி நிர்வாகமாகப் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதன் காரணமாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிதி இன்னொரு கழகத்திற்கு சட்டரீதியாக மாற்றப்பட இயலாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாறாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்தில் சென்ற பட்ஜெட்டில் கிலோமீட்டர் 1-க்கு 6 பைசாவிலிருந்து 5·5 பைசாவாகக் குறைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டணத்தை வருமாண்டில் 5·5 பைசாவிலிருந்து 5 பைசாவாகப் பொதுமக்களின் நலன் கருதி குறைக்கப்படும்.

அடுத்து, வழித் தடங்களில் பேருந்துகளில் ஏற்படும் சிறு கோளாறுகளை விரைந்து களைந்து பயணிகள் சிரமத்தைக் குறைக்கும் வண்ணம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறிய ஆலோசனைகளுக்கு ஏற்ப 50 மைல் அதாவது 80 கிலோ மீட்டருக்குமேல் செல்கின்ற வாரியப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் ஜாக்கி, கூடுதல் டயர் உட்பட்ட தேவையான பழுது பார்க்கும் கருவிகள் வைப்பது கட்டாயப்படுத்தப்படும். இது வழித் தடங்களில் பேருந்து நின்று விடுவதால் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் அசௌகரியத்தைக் குறைக்க ஏதுவாக இருக்கும். (ஆரவாரம்).

நெடுந்தூர வழித் தடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் பழுதடைந்து நின்று விட்டால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் நேரம் வீணாவதைத் தடுக்கவும், சிரமங்களைக் குறைக்கவும் வேண்டி, பேருந்துகள் நின்று விட்ட இடத்திலிருந்து மீதமுள்ள தூரத்திற்கான பயணக் கட்டணத்தை பயணிகளுக்கு உடனே திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் எனுதப் திட்டம் 1— 4— 1978 முதல் அமுல்படுத்தப்படும். (ஆராவாரம்).

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள....

1978 மார்ச் 20]

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்ததில் ஓராண்டுக்காலம் விபத்துக்கள் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுனருக்கு 100 ரூபாய் தொகை வழங்கப்படும் என்று கூறினார்கள். அது அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பொருந்துமா என்றும், அடுத்து 230 ரூபாய் குவாட்டர்லி டாக்ஸ் குறைக்கப்படுமா என்பதை மட்டும் விளக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய அறிவிப்பு 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பொருந்தும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். டாக்ஸ்........(குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் இப்படி ஓட்டுநர்களுக்கு வழங்கப்படும் 100 ரூபாய் அனைத்துப் பொருள் போக்குவரத்து கழகத்திற்கும் பொருந்துமா என்று கேட்கிறார்கள். இந்த அறிவிப்பு—அனைத்து—பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் பொருந்தும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : போக்குவரத்துத் கழகத் தொழிலாளர் பிரச்சினை சம்பந்தமாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக யூனியன்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்திக் கொண்டிருப்பதாகக் கூறினார்கள். இதுபோன்ற கோரிக்கைகள் மற்ற ஆறு கழகங்களில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கின்றன. ஆகவே, பேச்சுவார்த்தை நடத்துகிறபோது மற்ற தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர்களையும் அழைத்து அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கிற பிரச்சனையையும் ஒரே சமயத்தில் தீர்க்க அரசு முன்வருமா? நீண்ட நாட்களாக கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு இது போன்ற பிரச்சினை இருந்து வருகிறது. அந்தப் பிரச்சினையையும் தீர்க்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : நான் ஏற்கனவே கூறினேன். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் மட்டும் போராட்டம் நடத்தினாலும் இப்போது அறிவித்த சலுகைகள் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் பொருந்தும் வகையில்தான் அறிவிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களைப் போல் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களும் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டால்தான் அவர்கள் நலம் காக்கப்படும் என்பதல்ல. அவர்களுடைய குறைகளையும் தார்மிகமாகப் பரிசீலித்து பலன்கள் அனைவருக்கும் ஒருமுகப்படுத்தப்படும் பலனாக இருக்கும், அவ்வாறு நடைமுறைப் படுத்தப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிறு துறைமுகங்களின் வளர்ச்சித் திட்டத்தில் தொழிலாளர் நலன் கருதி அரசு மைய அரசோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உமாநாத் அவர்களின் ஆலோசனைக்கேற்ப தீவிரத் தொடர்பு கொண்டு எடுத்த நடவடிக்கைகள் பலனாக ஓராண்டுக்குப் பிறகு முதன் முறையாக ஒரு கப்பல் நாகப்பட்டினம் துறை முகத்தில் வெளிநாட்டு உர வகைகளை இறக்குகிறது. அத்தோடு வெங்காய ஏற்றுமதியினை ஒரு கப்பல் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தி லிருந்து வெளிநாட்டுக்குச் எடுத்துச் செல்ல ஏற்பாடு செய்யப் பட்டுள்ளது. மைய அரசோடு தொடர்பு கொண்டு அரசு நட வடிக்கை எடுத்திருக்கும் காரணத்தால் அங்கு ஓராண்டுக் காலமாக வேலை இழந்து தவிக்கும் பல தொழிலாளர்களுக்கு மீண்டும் வேலை வாய்ப்புக் கிட்டியுள்ளது.

திரு. மு. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் கேட்ட கேள்விக்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்ல வில்லை. சீட் ஒன்றுக்கு காலாண்டுக்கு 250 ரூபாய் நகரப் பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்பட்ட வரியைக் குறைக்க வேண்டு மென்பது பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் பதில் என்ன ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர்கள் அடிக்கடி எழுந்து பிரச்சனைகளை எழுப்பிக் கொண்டே இருந்தால் அதற்கு முடிவே இருக்காது. ஆகவே தயவு செய்து அமைச்சர் சொல்லு வதில் முக்கியமானதற்கு மட்டும் விளக்கம் கேட்டுத் தெரிந்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: வரி உயர்வை ஆராய்ந்த பின்னர்தான் தேவையின் அடிப்படையில், நிதிநிலைப் பற்றாக் குறையில் இருக்கும் அரசு ஏற்கனவே அறிவித்தது.

இராமேஸ்வரம் துறைமுகத்தில் பயணிகள் கப்பலுக்குச் செல்வதற்கும், கப்பலிலிருந்து இறங்கி கரை சேர்வதற்கும் வசதி செய்யும் வகையில் பிளாட்பாரம் (பயர்) நீட்டிய மேடை ஒன்று அமைக்க மைய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

தமிழகத்தில் கப்பல் கட்டும் தொழிலைச் சார்ந்த துணைத் தொழில்களுக்கு ஊக்கமளிக்கவும், சுமார் 5,000 தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள், தொழில் நுட்ப வல்லுநர்கள் மற்றும் மாலுமிகள் ஆகியோருக்குப் புதிதாக வேலைவாய்ப்புக் கிட்டும் வண்ணம் கப்பல் கட்டும் கூடமொன்றும் (Shipyard) நிலத்தில் கப்பல் பழுது பார்க்கும் கூடமொன்றும் (Dry dock) சென்னையில் விரைந்து அமைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பாரதப் பிரதமருக்கு எழுதினார்கள். மைய அரசு கப்பல் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கப்பல் பழுது பார்க்கும் கூடமான (Dry dock) ஐ அடுத்த சுழல் திட்டத்திலேயே, (Rolling Plan) சேர்த்துக் கொள்வது பற்றிப் பரிசீலிப்பதாகவும் கப்பல் கட்டும் கூடம் அமைப்பது பற்றியும் பரிசீலிப்பதாகவும் தெரிவித்துள்ளார்.

கரூரிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கும் திண்டுக்கல்லிருந்துமதுரைக்கும் மதுரையிலிருந்து மணியாச்சி வழியாகத் தூத்துக்குடிக்கும் பிராட்கேஜ் இருப்புப் பாதை அமைக்கும் திட்டத்தை விரைந்து நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க அதை விரைவில் நடைமுறைப்படுத்த பரிசிலனை செய்வதாக மத்திய இரயில்வே அமைச்சர் இணக்கம் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலவிதமாக ஆலோசனைகளையும் நல்ல கருத்துக்களையும் எடுத்துக் கூறினார்கள். பலவற்றுக்குக் காலம் இல்லாத காரணத்தால் பதிலிறுக்க முடியாமல் போய் விட்டது. அவைகளை எல்லாம் பரிசீலித்து அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைக் கூறி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்று மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தருமாறு வேண்டுகிறேன்.

[பிற்பகல் 2–00]

திரு. ரா. மார்க்கபந்து : தலைவரவர்களே, இந்த பஸ் ரூட்டுகள் வழங்குவதில் நலிந்த மக்களுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா என்று கேள்வி கேட்டேன். அதற்கு ஏதாவது இந்த அரசு பதிலிறுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பேருந்துகளை விடுவது என்றாலே அதற்குப் பொருளாதாரம் மிகவும் தேவையாக இருக்கிறது. நலிந்தவர்களால் இதில் எப்படி ஈடுபட முடியும் என்பது எனக்குப் புரியவில்லை.

திரு. எம். ஏ.லத்தீப் : தலைவரவர்களே......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர் பேசிய பிறகு பிரச்சனைகளை எழுப்பிக் கொண்டே போனால் நேரமாகும். அமைச்சர் பதில் சொல்லிக் கொண்டே இருக்கிறார். நாமும் கேட்டுக் கொண்டே இருப்போம் என்று போனால் மணி இரண்டையும் தாண்டும். எனவே, சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவரவர்களே, அன்-எகனுமிக் ரூட்டிலே இதுவரையிலும் பர்மிட், லைசென்ஸ் கொடுக்காமல் பஸ் ஓடுவது இல்லை. தனியாருக்குக் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னேன். அதற்காவது ஏற்பாடு செய்ய அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் ; தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுபிப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையைப்போல பலரும் இந்தப் பிரச்னையை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். ஏழு போக்கு வரத்துக் கழகங்களும் இதைப்பற்றிப் பரிசீலித்துத் தக்க நடவடிக்கை விரைவில் எடுக்கும் என்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. ரமணி : தலைவரவர்களே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தொழிலாளர்கள் சங்கம் வைத்து, தங்களுக்கு இஷ்டமான சங்கம் நடத்த முடியாத ஒரு மோசமான நிலை ஏற்பட்டு, அமைச்சருக்கு ரிப்போர்ட் ஏராளமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்பொழுது உண்ணாவிரதப் போராட்டத்திலிருந்து பலர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். பல சலுகைகளை அறிவித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதை நல்லமுறையில் துரிதமாக நடத்த அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பார்களா? அடக்குமுறையில்லாமல் இஷ்டப்பட்ட சங்கத்தில் சேர அனுமதி கொடுக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரமணி அவர்கள் எந்த அளவிற்குச் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுடைய அந்தக் குறைகளில் அக்கறை கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறார்களோ அவைகளை முழுவதும் உணர்ந்து தீவிரமாக விரைவாக முடிவெடுப்போம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண் 3-க்கு திருவாளர்கள் துரை கலியமூர்த்தி, ஓ. சுப்பிரமணியன், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

1978 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ; பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

'' மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 93,47,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 39-க்கு திருவாளர்கள் சு. வேணுகோபால், மெ. ஆண்டி அம்பலம், ரா. கிருஷ்ணன், மு. ஆறுமுகம், செ. சிவசாமி, எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

'' மானியக் கோரிக்கை எண். 39 — சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,92,75,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் ''.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 40-க்கு திருவாளர்கள் சி. பழனிமுத்து, என். பழனிவேல், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

திரு. சு. பாலன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

'' மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,88,54,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும். ''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 54-க்கு திருவாளர்கள் பெ.சு. திருவேங்கடம், ரெ. வீ. சவுந்திரராசன், வி. கே. கோதண்டராமன், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,91,10,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் .''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

திரு. ரெ. வீ. சவுந்திரராஜன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் கோரிக்கை எண் 55-க்கு அவருடைய வெட்டுத்தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திரு. எம். ஆறுமுகம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 11,67,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளைக் காலை 9-00 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-06 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

9. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும் ஆணைகளும்.

312. தமிழ்நாடு 1940ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 113வது விதியில் திருத்தமொன்று செய்வதற்காக உள்துறையின் 18-1-1978ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 132ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 133(3) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது).

313. தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்வதற்காக உள்துறையின் 16-1-1978 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 132 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 133 (3) பிரிவின்கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது.)

1978 மார்ச் 20]

314. 1-1-1978 ஆம் தேதியுடன் முடிவடையும் காலாண்டு காலத்திற்கு கும்பகோணத்திலுள்ள சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் வைத்திருக்கிற அல்லது பயன்படுத்துகிற பயணிப் பேருந்து களைப் பொருத்தவரையில் தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரி செலுத்துவதற் கான காலத்தை நீட்டிப்பது குறித்த உள்துறையின் (போக்கு வரத்து-I) 17-1-1978ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 127 ஆம் எண் அர சாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் [தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974) 25(2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

315. சென்னை பெருநகர்ப்பகுதி குடிநீர் வழங்கு—கழிவு நீரகற்று திட்டப் பணியில் தற்போது அமர்த்தப்பட்டுள்ள, பன் னாட்டு வளர்ச்சித்திட்ட, உலக சுகாதார நல நிறுவனத்திற்குச் சொந்தமான பத்து வண்டிகளுக்கு, தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் விதிக்கத் தக்க வரியைச் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிப்பது குறித்து உள்துறையின் (போக்குவரத்து-I) 1-2-1978 ஆம் தேதியிடப் பெற்ற 238 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ் நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் [தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974) 25 (2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது].

316. வேளாண்மைத் துறையில் 23-10-1971 ஆம் தேதி யன்று வெளியாகி 17-11-1971 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற தமிழ்நாடு அரசிதழின் பாகம் II பிரிவு 1-ல் பக்கங்கள் 1177-1179 (ஆங்கிலத்தில்) வெளியான II—1. 5117/1971 ஆம் எண் அறி விப்பில் (இது பின்னர் திருத்தப் பெற்றுள்ளது) திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து, வேளாண்மை துறையின் 3-2-1978 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 164 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு வேளாண்மை விளை பொருள் அங்காடிகள் சட்டத்தின் [தமிழ்நாடு சட்டம் 27/1959) 29 (4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

[1978 மார்ச் 20

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்.

† 140. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறையின் 1978-79 ஆம் ஆண்டுச்சாதனை விளக்க அறிக்கை (தமிழ்).

† 141. நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்தும் கப்பல் வணிகமும்-கோரிக்கை எண் 40 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும், கோரிக்கை எண் 55-ம் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகியவற்றுக்கான கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1978-79 (தமிழ்).

* 142. கோரிக்கைகள் எண் 35, 57—தமிழகத்தில் உணவு நிலைமை, 1978 (தமிழ்).

@ 143. 1978 ஆம் ஆண்டு சென்னை பெருநகர் குடிநீர் வழங்கு— கழிவுநீரகற்று சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1978).

@ 144. 1978 ஆம் ஆண்டு சென்னை பெருநகர் குடிநீர் வழங்கு— கழிவு நீரகற்று சட்ட முன்வடிவிற்கான பிழை திருத்தம் (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1978).

* 145. நிலவரி மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் வரும் கோரிக்கைகளுக்கான கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு (ஆங்கிலம், தமிழ்).

* 146. 265-ஏ ஏனைய நிர்வாகப் பணிகள் என்னும் தலைப்பில் 11, 43 ஆம் கோரிக்கைகள் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு (ஆங்கிலம், தமிழ்).

* 147. கோரிக்கை எண் 19— கழிவுநீர் போக்கு மற்றும் குடிநீர் வழங்கலுக்கான துணைக் குறிப்பு, 1978-79 (ஆங்கிலம், தமிழ்).

@ 16—3—1978 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.
† 17—3—1978 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.
* 18—3—1978 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.

1978 மார்ச் 20]

[262-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பை காண்க]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் 1978-79 பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1977-78 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு சட்டம் இவ்விரு சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப் பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒழுங்கு முறைப் படுத்துவதற்கான சட்டமாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டி களைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப் படுத்துதல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துதல்) மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றிக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்கு வரத்திற்கானப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்காகப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை சிற்றுந்துகளுக்கும், சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள், தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதையும் அவர்கள் ஓட்டும் வேகத்தையும் கட்டுப் படுத்துதல், சரக்கு வண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்குப்படுத்தல், பயணிப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளை கால முறைப்படி முழுமைகாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும் வசதியும் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

[1978 மார்ச் 20

4. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியை வசூல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்கு வரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. மோட்டார் கார்கள் போக்கு வரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிவசூலிப்பு மாவட்டங்களில் கருவூலங்கள் மூலமும் சென்னை மாநகரில் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் காவல் நிலையங்கள் மூலமும் வசூல் செய்யப்படுகிறது.

5. 1974ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், வரி விதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைக்கவும் பயணி வண்டிகள் சரக்கு வண்டிகள் அல்லது இவ்விருவகை வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை போக்குவரத்துத் தேவைகளில் உன்னிப்பாகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித்தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால், புதிய வழித்தடங்களை தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின் படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது, நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து, அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொடர்பற்ற, வெகு தொலைவிலுள்ள மலைப்பகுதிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியளிப்பதற்காக அந்த பகுதிகளில் ஜீப் வகை சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்த ஜீப் பேருந்துகளுக்கு 25 சதவீத வரிச்சலுகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது. அதைப்போலவே, நீலகிரி மாவட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியற்ற பகுதிகளிலும், இராமேசுவரம் தீவிலும் சிறுசக்கரபீடம் அமைந்த சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில், பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டிற்கு மேல் வரிக் கட்டணத்தையும் சேர்த்து ரூ. 50 வீதம் வரி விதிக்கப் படுகிறது. கிராமப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு, மதுரை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த

1978 மார்ச் 20]

நிலக்கோட்டை வட்டத்திலும், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் ஆற்காடு, வாணியம்பாடி வட்டங்களிலும் அண்மையில் சிறு பேருந்துகள் சோதனை அடிப்படையிலான ஏற்பாட்டின்படி விடப்பட்டுள்ளன. இத்தகைய பேருந்துகளுக்கு, காலாண்டுக்கு பயணி ஒருவருக்கு (மேல்வரி உட்பட) ரூ. 50 எனும் சலுகை வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு, ஓர் உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் இருக்கலாகாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் செல்லுபடியை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்கு போடப்பட்டு, அது இன்னும் பைசலாகாமல் உள்ளது. எனினும், 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தின்கீழ், உபரி அனுமதிச் சீட்டுகளை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங் களுக்கு மாற்ற வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குப் பயணக் கட்டணப் பட்டிலுக்குப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும். இக்கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே கட்டண வீதங்களை நிர்ணயித்துள்ளது. இவ்வாறு நிர்ணயிப்பதில் பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீடுகள் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. பயணிப் பேருந்து களுக்கான உயரளவு கட்டண வீதம் வரையறை செய்யப்பட்டு 12–3–1976ஆம் நாளன்று திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டண வீதம் பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1974 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக மக்கள் போக்குவரத்தும் சரக்குகள் போக்குவரத்தும் நடைபெறுவதற்கு, வசதியாக அண்டை மாநிலங்களோடு, பரிமாற்ற

ஏற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துகள் விடுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னவை என ஒதுக்கப்பட்டு, சரக்குப் பேருந்துகள், மற்ற வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்கான அனுமதிச் சீட்டு மேலொப்பம் தரப்படும் என்பது பற்றிய எண்ணிக்கையும் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், வழித்தடங்கள் பொதுவாக அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் ஒன்று இறுதி செய்யப்படுவதற்கான வரைவுச் செயற் குறிப்பு அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆந்திரப் பிரதேசம், கர்நாடக மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

6. இந்தியா முழுவதும் அல்லது ஐந்துக்குக் குறையாமல் ஒன்றை ஒன்று ஒட்டியுள்ள மாநிலங்களிடையே சரக்குப் போக்குவரத்து எளிதாக நடைபெறும் பொருட்டு, சரக்கு வண்டிகளுக்கான தேசிய அனுமதிச் சீட்டு வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக இந்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 400 ஆகும். இவற்றில் இதுவரை 390 அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் 6 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் நிலையில் உள்ளன. எஞ்சியுள்ள அனுமதி கோரிக்கையாளர்கள் அனுமதி சீட்டு அளிப்பதற்கான பத்திரங்களை தாக்கல் செய்யவில்லை.

7. பொது இடத்தில் மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச்செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஓட்டுநர்களும் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் அவை உரிமம் பெறச் செய்யவும் விதிகள் இயற்றப்பெற்றுள்ளன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணித்து ''புள்ளி முறை கட்டுப்பாடு'' என்ற ஒரு முறையைச் செயற்படுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இம்முறையின்கீழ் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகள் மீறல் ஒவ்வொன்றுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு, ஒரு குறிப்பிட்ட எணிண்க்கையுள்ள புள்ளிகளைப் பெற்றவுடன் தானகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுப்படி இல்லாமல் போகும். இவ்வாறு செய்வதற்கான ஏற்பாடு பரிசீலனையில் உள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் அல்லது முக்கியமான மாவட்டச் சாலைகளில் பக்கத்தில் உள்ள கிராமங்களை இணைக்கிற நெடுஞ்சாலைச் செல்வழித் தடங்களில் அல்லது கிராமத் தொடர்பு சாலைகளில் சிறு பேருந்துகளையும், சிறு ஒப்பந்த வண்டிகளையும் விடும் திட்டம் ஒன்றும் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1978 மார்ச் 20

8. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

	வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு, 1977-78.	திருத்த மதிப்பீடு. 1977-78.	வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1978-79.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		
1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வருவாய்.	1,48,72	1,59,85	1,66,75
தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வருவாய்.	48,49,28	48,94,22	50,74,28
ஏனைய வருவாய்கள்	2,00	2,30	2,30
மொத்தம் ..	50,00,00	50,56,37	52,43,34

9. செலவினங்களில், 1977–78 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு, செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு, திருத்த மதிப்பீடு 1978–79 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1977—78 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு.	94·50
1977—78ஆம் ஆண்டுக்கான திருத்த மதிப்பீடு ..	90.68
1978—79 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு.	93·53

கருவூலங்கள் மூலம் வசூலிக்கப்படுகின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் வசூலுக்கான செலவு இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

10. போக்குவரத்துத் துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம் அதன்கீழ் பிறப்பிக்கப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரி செலுத்தப்படுகிறதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல் துறையினுடையதாகும்.

[1978 மார்ச் 20

இணைப்பு II

[262 ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித் துறைக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் 1978–79.

பேரவைத் தலைவரவர்களே,

ஆளுநரின் பரிந்துரையின் பேரில், மானியக் கோரிக்கை 39—சாலைகளும் பாலங்களும் எனும் தலைப்பிலும், மானியக் கோரிக்கை 54—'சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் ' மூலப் பணிகளுக்காக' எனும் தலைப்பிலும முறையே ரூ. 31,92,75,000 மற்றும் ரூ. 7,91,10,000 ஆகிய தொகைகளுக்கு மேற்படாமல் அரசுக்கு வழங்குமாறு வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

மானியக் கோரிக்கை எண். 39:

பொருளாதார வளர்ச்சி மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான திட்டங்கள், மையசாலை நிதித் திட்டங்கள், கிராமச் சாலைத் திட்டம் (அடிப்படைத் தேவைகள், துறையின் பணியாளர் செலவினங்கள் மற்றும் கருவிகளும் இயந்திரங்களுக்குமான செலவுகள் போன்ற மூலதனச் செலவினங்கள் '' 337. சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் '' எனும் வருவாய்த் தலைப்பில் அடங்கியுள்ளன.

மானியக் கோரிக்கை எண் 54:

'' 537. மூலதன ஒதுக்கீடு'' என்ற தலைப்பின்கீழ் மாநில அரசின் பெரும் திட்டங்கள் செயற்படுத்தப்படுகின்றன.

2. மாநில அரசின் கீழுள்ள சாலைகளையும் பாலங்களையும் அமைத்தல், மேம்படுத்துதல், பராமரித்தல் ஆகியவை நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப்பணித் துறையின் நேரடிப் பொறுப்பாகும். மத்திய தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பணிகளை நிறைவேற்றும் முகவராகவும் இத் துறை செயல்படுகிறது. மேலும் உள்ளாட்சி அமைப்புகளின் சாலைத் திட்டங்களின் தொழில் நுணுக்க மேற்பார்வை பணியினையும் ஆற்றுகிறது.

நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறை ஆற்றும் பல்வேறு பணிகள் வருமாறு—

மாநிலச் சாலைத் திட்டங்கள்.—

3. இத் திட்டத்தின்கீழ் பலம் குறைவான சாலைகளுக்கு பதிலாக புதிய சாலைகள் போடுதல், விரைவான வாகனப் போக்குவரத்துக்கு ஏதுவாக முன்னேற்றங்கள் செய்தல், சாலை அமைப்புகளின் முன்னேற்றங்கள் செய்தல் முதலிய பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன.

1978–79-ல் பின்வரும் மூன்று சாலைப் பணிகளை எடுத்துக் கொள்ள கருதப்படுகிறது:—

(i) திருநெல்வேலி மாவட்டம், நாரணம்மாள்புரம் அருகே தாமிரபரணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்—மதிப்பீடு ரூபாய் 20 இலட்சம்.

1978 மார்ச் 20]

(ii) தஞ்சாவூர்—பட்டுக்கோட்டை சாலையில் (பிரதான மாவட்ட சாலை கி.மீ. 3-4ல் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்—ரூபாய் 2.11 இலட்சம்.

(iii) சேலம் மாவட்டம் முள்ளக்குறிச்சி கிராமத்தில் வச்சுக்கல் ஆற்றின் குறுக்கே கி. மீ. 9—80ல் பாலம் அமைத்தல் ரூ. 5 இலட்சம்.

தூத்துக்குடியில் உள்ள ''ஸ்பிக்'' உரத் தொழிற்சாலையின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய ரூபாய் 26.50 இலட்சம் பெறுமான பணிகள் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பணிகள் விரைவில் தொடங்கும். சேலம் எஃகு தொழிற்சாலைக்கு (இரண்டாம் கட்டம்) செல்லும் சூரமங்கலம்—தாரமங்கலம் சாலையை மேம்படுத்த ரூபாய் 142.07 இலட்சம் மதிப்பீடுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

இதர சாலைகள் திட்டம்.—

4. இத்திட்டம் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள ரூபாய் 40,000-க்கு மேற்பட்ட மதிப்பீடு உடைய சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் தரைப் பாலங்களை அமைத்தல், மேம்படுத்தல் போன்ற மூலப்பணிகளை உள்ளடக்கிய திட்டமாகும். பணிகள் முடிவடைந்த பின்னர் இச்சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் பேணிக்காக்கப்படுவதற்காகச் சம்மந்தப்பட்ட ஊராட்சி அல்லது ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்றன.

பிரதான வேலைகளை எடுத்துச் செய்ய போதிய நிதிவசதி இல்லாத ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்குப் பிரதானமாக உதவி செய்வதே இத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். அண்மையில் ரூ. 58.13 இலட்சம் மதிப்பீடு உடைய 10 வேலைகளுக்கான அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வேலைகள் விரைவில் எடுத்துச் செயலாற்றப்படும். 1978—79 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 19.66 இலட்சம் மதிப்பீடு உடைய ஐந்து வேலைகளை எடுத்து செயல்பட இருக்கிறது.

கிராமச் சாலைகளுக்கு சல்லிக்கல் போடும் திட்டம்.—

5. கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் எல்லாப் பருவத்திற்கும் ஒத்த தார்ச்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு அதன் பின்னர் அவை எதிர்காலப் பராமரிப்புக்காக நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறையினரிடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. 1977 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் முடிய 2,685 கிராமங்கள் பயன் பெறும் வண்ணம் ரூபாய் 15,47,72 இலட்சம் செலவில் 3,183.5 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன. சீர்பருவச்சாலைத் திட்டமானது மக்கள் தொகை வரம்பின்றி எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதி அளிக்கும் பொருட்டு மண்சாலைகள் அமைக்கும் வேலைகளை உள்ளடக்கிய திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி நிறுவனங்களுக்கு

[1978 மார்ச் 20

எதிர்காலப் பராமரிப்புக்கென்று ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. இத் திட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு தொடங்கி செயல்பட்டு வருகிறது. 1977ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் முடிய இத்திட்டத்தின் கீழ் 3,225 கிராமங்கள் பயன்பெறும் பொருட்டு ரூபாய் 443.13 இலட்சம் செலவில் 4,119.03 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

தற்போதுள்ள நிலைமையில் கிராமச் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் தார்ச்சாலைகளுக்கு அதிகச் செலவாகிறது. ஆகவே சல்லிக்கல் சாலைகள் மாத்திரம் அமைக்கப்பட்டால் இத்தலைப்பின்கீழ் உள்ள ஒதுக்கீட்டை அதிக கிராமங்கள் பயன்பெறும் வகையில் செலவழிக்கலாம். சீர்பருவகாலச் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் சாலைகள் மழையினால் எளிதாக அரிப்பு ஏற்படுவதால் இத்திட்டத்தின்கீழ் நிரந்தரமான வேலைகள் எடுத்துச் செயலாற்ற அத்தியாவசியமான தேவை இருக்கிறது. மேலும் உள்ளாட்சி நிறுவனங்களின் குறைவான நிதி வசதியின் காரணமாக அவைகளிடம் ஒப்படைக்கப்படும் சாலைகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. ஆகவே மேற்படி இரு திட்டங்களை ஒருங்கிணைத்து, சல்லிக்கல் சாலைகளை அமைக்கும் புதிய திட்டம் ஒன்றைச் செயலாற்ற அரசு ஒரு முடிவு எடுத்துள்ளது. இந்தப் புதிய திட்டத்தின் கீழ் எல்லாச் சாலைகளும் சல்லிக்கல் நிலைக்கு அமைக்கப்படும் அல்லது மேம்படுத்தப்படும். இதனால் அரசுக்கு நிரந்தர சொத்துக்கள் ஏற்பட ஏதுவாகும். மேலும், பெருமளவான கிராமங்கள் பயனடையும். ஆகவே, அதிக கிராமங்களின் தேவையை இத்திட்டத்தின்கீழ் சேர்க்கப்படும் சீர்பருவகாலச் சாலைகளை சல்லிக்கல் சாலையாக மாற்றும் வேலைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு தற்போது செயலாற்றப்பட்டு வருகின்றன. நடப்பு நிதியாண்டில் ரூபாய் 300 இலட்சம் இதற்கென ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை மேற்கொள்ளும் திட்டம்.—

6. ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் கடந்த ஆண்டுகளில் பல்வேறு திட்டங்கள் மூலம் அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் போதுமான நிதி வசதியின்மையால் ஊராட்சி ஒன்றியங்களால் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. அதனால் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகள் பழுதாவதுடன் போக்குவரத்தும் பாதிக்கப்படுகிறது. ஆகையால் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை மேற்கொள்ளும் திட்டம் 1960–61 முதல் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதுகாறும் 12,637 கி. மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. இன்னும் 6,100 கி. மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டியுள்ளது. 1977–78 ஆம் ஆண்டு 1,500 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ளும் திட்டம் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1978 மார்ச் 29]

வேளாண்மை கரும்புச் சாலை வளர்ச்சித் திட்டம்.

7. கரும்பு உற்பத்தியாகும் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைக்கும் இத்திட்டம் பல ஆண்டுகளாக செயலில் இருந்து வருகிறது. இச் சாலைகளை மேம்படுத்தவும், வரும் ஆண்டுகளில் இச்சாலைகளைப் பராமரிக்க நிதி ஒதுக்கவும் கரும்புத்தீர்வை நிதியிலிருந்து அதிக நிதி ஒதுக்கீடுபெறவும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இத் திட்டத்தின்கீழ் சாலைகளை மேம்படுத்தவும், பராமரிக்கவும் 1977–78 ஆம் ஆண்டு ரூபாய் 105 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. 1978–79 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூபாய் 110 இலட்சம் ஒதுக்கப்படும்.

தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதைகள் அமைத்தல் :—

8. இருப்புப்பாதை கடவுகள் போக்குவரத்தைத் தடைப்படுத்துவதால் இவைகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம் மற்றும் சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் பணிகள் படிப்படியான திட்டமாக எடுத்துக் கொள்ளப்பட இருக்கிறது. இப்பணிகளுக்காகும் செலவு பங்கீட்டு முறையின் அடிப்படையில் மாநில அரசாலும், இரயில்வே துறையாலும், நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் அமைந்திருப்பின், சம்பந்தப்பட்ட நகராட்சிகளாலும் ஏற்கப்படுகின்றன. மாநில அரசின் பங்கு 'ரெயில்வே பாதுகாப்பு நிதி' யிலிருந்து ஈடு செய்யப்படுகின்றது. இத் திட்டம் நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் கொண்டுவரப்பட்டது.

இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 14 பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

சட்டமன்றப் பேரவை LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சாலைப்புற மரங்கள்

9. மாநிலம் முழுவதும் சாலையோரங்களில் மரங்களை வளர்க்க இலக்குகளை நிர்ணயித்து, தொடர்ந்து கவனம் செலுத்தப்பெற்று வருகிறது. நெடுஞ்சாலை மற்றும் தேசீய நெடுஞ்சாலைகளில் மரங்களின் தேவையை நிறைவுசெய்ய பொது நாற்றுப்பண்ணைகள் பராமரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1978–79 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 6.00 இலட்சம் இதற்காக நிதி ஒதுக்கப்படும்.

பராமரிப்பு

10. வேலைநிதி ஊழியப் பணியாளருக்கான செலவுத் தொகையை உள்ளடக்கி ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் பராமரிப்புக்கென்று ஒதுக்கப்படும் நிதி ஒதுக்கீடு ரூ 9.00 கோடியாகும். அரசு தன் பராமரிப்பிற்கென்று எடுத்துக்கொண்டுள்ள சாலைகளின் அளவை முன்னிட்டு இம் மாநிலத்திலுள்ள பிரதான மாவட்டச்

சாலைகள் மற்றும் இதர மாவட்டச் சாலைகளைச் சரியான முறையில் பராமரிக்கத் தேவையான நிதிஅளிக்கும் பொருட்டு தேவையை முன்னிட்டு, 1977–78 ஆம் ஆண்டு ரூ. 1.50 கோடி அதிகப் படுத்தப்பட்டது. அவ்வாறே 1978–79 ஆம் ஆண்டிற்கும் ரூபாய் 1.65 கோடி அதிக நிதி ஒதுக்கீட்டிற்கு வகைசெய்யப்பட்டுள்ளது.

மத்திய அரசு ஏற்று நடத்தும் பணிகள்.

இணைப்புச் சாலைகள்

11. 1977–78-ல் கிராமப் புறங்களில் இணைப்புச் சாலைகள் அமைக்கும்பொருட்டு மத்திய அரசு ரூபாய் 71 இலட்சம் தமிழ்நாட்டிற்காக ஒதுக்கீடு செய்தது. இந்த மத்திய அரசு உதவியின்கீழ் இம்மாநில அரசு 7 மாவட்டங்களில் உள்ள 36 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் ரூபாய் 84,784 இலட்சம் மதிப்பீடு உள்ள 60 வேலைகளுக்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 137.10 கிலோ மீட்டர் ஆகும்.

இத் திட்டம் கடலோரம் மற்றும் பின் தங்கிய இடங்களுக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. வரும் ஆண்டுகளில் மத்திய அரசின் உதவி இந்தத் திட்டத்திற்கு தொடர்ந்து கிடைக்கும் என்றும் மத்திய அரசு குறிப்பிட்டிருக்கிறது.

மலைவாழ் பகுதி சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

12. இத்திட்டமானது மத்திய அரசின் நிதி உதவியுடன் நீலகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள மலைப்பகுதிகளின் சமூகப்பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. ரூபாய் 100 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணிகள் முடியும் தருவாயில் இருக்கின்றன. மேலும் ரூபாய் 21.11 இலட்சம் மதிப்பீடுள்ள வேலைகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவ் வேலைகள் 1978–79ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

மலைவாழ் மக்கள் நலனுக்கான துணைத் திட்டம் :—

13. மலைவாழ் பகுதி மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக முக்கியச் சாலைகளோடு அப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. இத்திட்டத்தினால் மலைவாழ்பகுதி மக்கள் மருத்துவம், கல்வி மற்றும் சமூகநலம் போன்ற பயன்களைப் பெறுவார்கள். தென்னாற்காடு மாவட்டம் மற்றும் சேலம் மாவட்டத்தில் கல்ராயன் மலைப்பகுதியில் ரூபாய் 88 இலட்சம் செலவில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட நான்கு மேம்படுத்தும் பணிகள் முடியும் தருவாயில் இருக்கின்றன. 1978–79 ஆம் ஆண்டு பச்சைமலைப்

1978 மார்ச் 20]

பகுதியில் ஒடைக்காட்டுப்புதூரிலிருந்து வெங்கமுடி வழியாக மேல் செங்காட்டுப்பட்டிக்குச் செல்லும் 10.2 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலையை அமைக்கும் மற்றும் மேம்படுத்தும் பணி ரூபாய் 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை வளர்ச்சித் திட்டம் :

14. இத்திட்டத்தில் ஏற்கனவே ரூபாய் 15 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட மதுரை மாவட்டம் சிறுமலைச் சாலையை மேம்படுத்தும் பணி முடியும் தருவாயில் உள்ளது. மேலும் அதிக வேலைகளை எடுத்துக்கொள்ளும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

பெருநகர் வளர்ச்சித் திட்டம் (உலக வங்கித் திட்டம்) :

15. 1977-80 ஆண்டுகளில் ரூபாய் 4,00.8 இலட்சம் மற்றும் தோராயமாக ரூபாய் 3,17.883 இலட்சம் மதிப்பீடுடைய திட்டங்கள் முறையே நெடுஞ்சாலைத் துறையினருக்கும் சென்னை மாநகராட்சிக்கும் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (1) இந்து நாளிதழ் அலுவலகம் எதிரில், (2) சபையர் திரையரங்கு அருகில், (3) சென்ட்ரல் ரயில்வே நிலையத்திற்குப் பக்கத்தில் வால்டாக்ஸ் சாலையில் மற்றும் (4) கடற்கரை ரயில் நிலையத்திற்கு எதிரே வடக்கு கடற்கரை சாலையில் போன்ற இடங்களில் பாதசாரிகளுக்கென்று சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இவை தவிர தெற்குப் பெருவழிச் சாலை (Grant Southern Trunk Road) யையும் பூவிருந்தவல்லிச் சாலையையும் இணைக்கும் வகையில் ஒரு உள்வளைவுச்சாலை(Inner Ring Road)அமைக்கும் வேலையும் நடைபெற்று வருகின்றன. மன்ரோ சிலையிலிருந்து கட்டிப்பாரா வரையிலுள்ள அண்ணா சாலையை அகலப்படுத்தும் வேலையும், சென்ட்ரல் ரயில் நிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள செவிலியர் விடுதியிலிருந்து பூவிருந்தவல்லி சாலையை மேம்படுத்தும் வேலையும் விரைவில் எடுத்துச் செயல்படவிருக்கிறது. மாநகராட்சியைப் பொறுத்தவரை, கான்ட்ஸ் சாலையில் நல்லாவின் குறுக்கே ரூபாய் 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஒரு பெரிய பாலம் அமைக்கும் வேலை எடுத்துச் செயல்படவிருக்கிறது.

தேசீய நெடுஞ்சாலை.

16. 1,865 கி.மீ. நீளமுள்ள 8 தேசீய நெடுஞ்சாலைகள் தமிழ்நாட்டில் அடங்கியுள்ளன. கீழ்க்கண்ட பணிகள் தேசீய நெடுஞ்சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன:—

(i) தேசீய நெடுஞ்சாலை 47-ல் குமரபாளையம்—பவானி புறச் சாலையில் காவிரி நதியின் குறுக்கே ஒரு பிரதான பாலம் 1975-77-ல் ரூபாய் 80 இலட்சம் செலவில் கட்டி முடிக்கப்பட்டு போக்குவரத்துக்குத் திறக்கப்பட்டுள்ளது.

[1978 மார்ச் 20

(ii) தேசிய நெடுஞ்சாலையில் கொள்ளிடம் நதியின் குறுக்கே ரூ. 1,18.50 இலட்சம் செலவில் பெரும் பாலம் ஒன்று கட்டும் வேலை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இம்மாநில அரசு 1977–78-ல் பாம்பன் பாலத் திட்டத்திற்காக ரூ. 100 இலட்சம் உட்பட மொத்தம் ரூ. 5,09.03 இலட்சம தேசிய நெடுஞ்சாலை வேலைகளுக்காக மத்திய அரசிடமிருந்து பெறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இத்தொகையில் ரூபாய் 470 இலட்சம் ஏற்கனவே மத்திய அரசு வழங்கிவிட்டது. 1978–79ஆம் ஆண்டிற்கு தேவைப்படும் தொகை ரூபாய் 6,72.51 இலட்சம் ஆகும். (தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் ரூ. 5 35.51 இலட்சம், பாம்பன் பால திட்டம் ரூ. 137 இலட்சம்).

மைய சாலை நிதி வேலைகள்.

17. காலகெடுவற்ற நிதியான மைய சாலை நிதி மத்திய அரசால் வசூலிக்கப்படும் ஆயத் தீர்வையில் ஒரு லிட்டர் மோட்டார் எண்ணெய்க்கு 3.5 காசு வீதம் வசூலிக்கப்படும் தொகையிலிருந்து வருவாயாகக் கிடைக்கிறது. மொத்த வருவாயில் 80 சதவிகிதம் இத் திட்டத்தின்கீழ் உள்ள வேலைகளுக்கென்று மாநில அரசுகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. 20 சத வீதத்தை மத்திய அரசு 'சேம நிதியாக' நிறுத்தி வைத்துக் கொள்கிறது.

அண்மையில் மத்திய அரசால் திருத்தி அமைக்கப்பட்ட மைய சாலை நிதியின் குறிக்கோள் ஆராய்ச்சி, பயிற்சி, பரிசோதனைகள், போக்குவரத்து ஆய்வுகள் ஆகியவைகளுக்கு அதிக முக்கியத்துவமும், சாலைகள் மேம்பாலங்கள் போடும் பணிகளுக்குக் குறைந்த முக்கியத்துவமும் அளிப்பதாக உள்ளது.

இத் திட்டத்தின்கீழ் கீழ்க்கண்ட மலைச் சாலைகள் ரூ. 217 இலட்சம் செலவில் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன:

(1) கோடை–பழனி சாலை இணைப்பு.

(2) தடியன் குடிசை–ஆடலூர் சாலை இணைப்பு.

(3) ஒட்டன்சத்திரம்–வடக்காடு –பாச்சலூர் சாலை.

முதல் இரண்டு சாலைகள் ஏற்கனவே போக்குவரத்துக்குத் திறந்து விடப்பட்டன. மூன்றுவது சாலை போக்குவரத்திற்காகத் திறப்பதற்குத் தயாராக உள்ளது.

ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்கீழ் 1976–77, 1977–78 ஆண்டுகளில் மத்திய அரசு ரூ. 3,19.76 இலட்சம் செலவில் 14 வேலைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. 1979ஆம்

1978 மார்ச் 20]

ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31ஆம் நாளில் முடிவடையும் ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலம் முழுவதற்கும் உத்தேச நிலுவை தொகை ரூபாய் 252.80 இலட்சம் என மத்திய அரசு அறிவித்துள்ளது.

பெட்ரோல் மீது விதிக்கப்படும் சுங்கம் மற்றும் ஆயத் தீர்வையின் வாயிலாக கிடைக்கும் தொகையிலிருந்து ஒதுக்கப் பட்டுவரும் ஒதுக்கீட்டுத் தொகையின் வீதத்தை அதிகரித்தும் மற்றும் அதிவேக டீசல் எண்ணெயின் மீதும் தீர்வை விதித்து அத்தொகையையும் இந்த நிதியின் கீழே கொண்டுவந்து மைய சாலை நிதியைப் பெருக்குவது குறித்தும் இம்மாநில அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தி வருகிறது.

பாம்பன் பாலத் திட்டம்.

18. பாம்பன் பாலத் திட்டம் அலை கடலில் அமைக்கப்பட விருக்கும் தனித்தன்மை வாய்ந்த திட்டமாகும். இவ்வேலை தேசிய நெடுஞ்சாலை 49-ல் அமைந்திருப்பதால் இதன் மொத்தச் செலவும் மத்திய அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு மத்திய அரசுக்காக மாநில அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின் மொத்த மதிப்பீடு தொகை ரூபாய் 532.87 இலட்சங்களாகும். இதில் ரூபாய் 60 இலட்சம் இருபக்கமும் அணுகுசாலைகள் அமைப்பதற்கான மதிப்பீடு ஆகும். இத்திட்டத் திற்கு மத்திய அரசு 1972-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் ஒப்புதல் வழங்கியது. இப்பாலத்தில் 76 பாலக்கண்கள் உள்ளன. அவை ஒவ்வொன்றும் 89 அடி அகலமும் உள்ளவை. மத்தியில் கப்பல் போக்குவரத்து வசதிக்காக 378 அடி அகலம் உள்ள ஒரு பாலக்கண்ணும், 225 அடி உள்ள இரு பாலக்கண்களும் அமைந் திருக்கும். தங்கு தடையற்ற கப்பல் போக்குவரத்திற்காகப் பாலத் தளத்தின் கீழ்மட்டம் உயர்ந்த அலை மட்டத்திலிருந்து சுமார் 55 அடி உயரத்தில் உள்ளது. ரூபாய் 100 இலட்சம் இத்திட்டத் திற்காக 1977–78 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இவ் வேலை டிசம்பர் 1979-ல் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மாநிலத்தொடர்பு மற்றும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டப்பணிகள்.

முன்னுரிமை.

19. பொருளாதார மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைப்பணி களுக்காக சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் அமைப்பதற்கும், அவற்றை மேம்படுத்துவதற்கும் மத்திய அரசு பொறுப்பேற் கும் திட்டம். இது ஒரு கடன் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் பொருளாதார மாநிலத் தொடர்பு முக்கியம் வாய்ந்த தேர்வு செய்யப்பட்ட குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு அரசு ஒவ்வோராண்டும்

[1978 மார்ச் 20

தேவையான உதவி செய்கிறது. கீழ்க்காணும் வகையைச் சார்ந்த சாலைகள் மற்றும் பால வேலைகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் பரிசீலனைக்குக் எடுத்துக் கொள்ளக் கருதப்படுகின்றன.

(அ) மாநிலங்களை இணைக்கக்கூடிய நேரடிப்போக்கு வரத்துச் சாலைகள்.

(ஆ) கூடிய விரைவில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க முடியாத புதிய இடங்களில் புறப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள்.

(இ) உயர்ரக தாதுவளங்களை இயற்கை வளங்கள் கொண்ட மலைப்பாங்கான மற்றப் பகுதிகளை இணைத்துப் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பயன்படும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் போன்றவை.

நான்காவது திட்டக் காலத்தில் ரூபாய் 261.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையில் உள்ள கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் 38 பாலங்கள் கட்ட மத்திய அரசு அங்கீகாரம் அளித்தது. மேற்கொண்டு மேலே ஆகும் செலவை மாநில அரசே ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் நிபந்தனை விடப்பட்டது. மேற்கூறிய 38 பால வேலைகளில் 32 பாலங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. எஞ்சியுள்ளவைகளில் வேலைகள் நடந்து வருகின்றன.

31-1-1978 வரை இதற்காகச் செலவிடப்பட்ட தொகை ரூபாய் 370.31 இலட்சமாகும். இதில் மத்திய அரசு கடனுதவி ரூபாய் 261.00 இலட்சமாகும். முழுவேலைகளையும் எல்லாவகையிலும் 1978–79-ல் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தின்கீழ் திருச்சி மாவட்டத்தில் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே மணப்பாறை-துறையூர் சாலையில் முசிறியையும்-குளித்தலையையும் இணைக்க ரூபாய் 139 இலட்சம் செலவில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இப்பணி நான்காவது மற்றும் ஐந்தாவது திட்டத்தில் மாநிலத் தொடர்பு மற்றும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ள மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது. ஆயினும் மத்திய அரசு நான்காவது அல்லது ஐந்தாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் இதனைச் சேர்த்துக் கொள்ள ஒப்புக்கொள்ளாததால் இத்திட்டம் மாநில அரசு நிதியிலிருந்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. மேலும் ரூபாய் 60 இலட்சம் செலவில் ஐந்தாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தின் கீழ் மத்திய அரசின் ஒப்பளிப்பு பெற்றுள்ள கீழ்க்கண்ட இரண்டு திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அவற்றின் பெரும்பகுதி 1978–79-ல் நிறைவேற்றப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1978 மார்ச் 20]

(1) சென்னை-திருத்தணி சாலையை கி.மீ. 47/0 முதல் கி.மீ. 85/6 வரை செப்பனிடவும், அரக்கோணம் ரேணிகுண்டா சாலையில் கி.மீ. 13/8 முதல் கி.மீ. 23/2 வரை உள்ள பகுதியை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்குக் கொண்டு வருதல் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்) ரூ. 40 இலட்சம்.

(2) மார்த்தாண்டம்—பனிச்சமோடு ரோட்டில் மைல் 0/8 (கி.மீ. 1/6-ல்) குழித்துறை ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (குமரி மாவட்டம்) ரூ. 20 இலட்சம்.

வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்.

20. 1977 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் முன் நிகழ்ந்திராத வகையில் ஏற்பட்ட புயல் மற்றும் வெள்ளத்தினால் சேதமான சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் விவரங்கள் பின்வருமாறு :—

	(மதிப்பீடு கோடி ரூபாயில்.)
தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	3.50
மாநில அரசுச் சாலைகள்	13.31
ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள்	13.15
மொத்தம் ..	29.96

1978ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி முடிய அரசுச் சாலைகளைப் பழுதுபார்க்கும் பணிகளுக்கென்று ரூபாய் 5 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள சாலைகளுக்கென்று ரூபாய் 5 கோடியும், சிறு பாசன ஏரிகளுக்கென்று ரூபாய் 0.75 கோடியும், கட்டிடங்களுக்கு ரூ. 0.45 கோடியும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. தேசீய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளுக்கென்று மத்திய அரசு ரூபாய் 35 இலட்சம் ஒதுக்கியுள்ளது. மையநிதி சாலை வேலைகளுக்கென்று இந்த அரசு ரூபாய் 7 இலட்சம் ஒதுக்கியுள்ளது. வெள்ள நிவாரண வேலைகளைத் துரிதமாகச் செயல்படுத்தும் பொருட்டு, அரசு வேலைகளுக்கென்று நிர்வாக ஒப்புதல், தொழில் நுட்ப ஒப்புதல், வேலைகளைப் பிரித்தல், ஒப்பந்தம் கோருதலைத் தவிர்த்தல், உள்ளூர் மக்களுக்கு ஒப்பந்தமின்றி நேரடியாக வேலைகளை ஒப்படைத்தல் போன்ற காரியங்களுக்கு சம்பந்தப்பட்ட விதி முறைகளைத் தளர்த்தி நெடுஞ்சாலைத் துறையிலுள்ள பல்வேறு வகையான அதிகாரிகளுக்கு அனைத்து நிலைகளிலும் அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது.

பணி ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

21. அரசுத் துறைகளில் ஏற்படும் செலவு குறித்து துறை அளவில் மட்டுமே ஆய்வு செய்வதைவிட பொது மக்களின் தொடர்ந்த கண்காணிப்புக்கும் உட்பட்டிருக்க வேண்டுமென் பதே இவ்வரசின் கொள்கையாகும். சாலை மற்றும் பால வேலை கள் உள்ளிட்ட பொதுப்பணிகளின் தரம், முன்னேற்றம் ஆகி யவை குறித்து ஆய்வு செய்வதில் உள்ளூர் மக்களும் பங்கு கொள்ள வேண்டும். அப்போதுதான் முறைகேடுகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் குறைக்கப்பட்டு, அரசு செலவிடும் பணத்திற்கு நல்ல பலன் கிட்டும். இந்த நோக்கங்களை எய்துவதற்காக, கோட் டாட்சியரின் தலைமையில் வட்ட அளவில் பணி ஆலோசனைக் குழுக்களை அமைக்க ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இக்குழுவில், தேர்ந்தெடுக்கபட்ட மக்கள் பிரதிநிதிகள், பொது மக்களின் பிரதி நிதிகள், சம்பந்தப்பட்ட துறை அதிகாரிகள் ஆகியோர் இருப்பர். இந்த ஆலோசனைக் குழு துறை கட்டிவரும் பணிகள் அனைத்தையும் பார்வையிட்டு அவற்றின் முன்னேற்றத்தையும் தரத்தையும் ஆய்வு செய்யும். முறைகேடுகளும், ஊழல்களும், நடந்திருப்பதாகத் தெரிய வருமாயின் அவை அரசுக்கு உடனடியாகத் தெரிவிக்கப் படும். பணி நடைபெறும் இடம் ஒவ்வொன்றிலும் பணியின் விவரங்கள், ஒப்பந்தக்காரரின் பெயர், ஒப்பந்தம் அளிக்கப்பட்ட நாள், அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை, பணி முடிக்கப்படுவதற்கு வரையறுக்கப்பட்ட நாள் ஆகியவை குறித்த விவரங்கள் எல் லோருக்கும் தெரியும் வகையில் வைக்கப்பட வேண்டும். அத னால், பொதுமக்கள், பணியின் முன்னேற்றம், தரம் குறித்துத் தெரிந்து மனநிறைவு கொள்வர்.

வேலையில்லாப் பொறியாளர்களுக்கு உதவுவதற்கான திட்டம்.

22. வேலையில்லாப் பொறியாளர்களுக்கு பெரும் அளவில், உதவுவதற்கு இவ்வரசு, வேலைகளுக்கான ஒப்பந்தங்கள் வழங்கும் முறையில் ஏற்கெனவே உள்ள சலுகைகளை மேலும் தளர்த்தி விட்டுள்ளது. இச்சலுகைகளை வேலையில்லாப் பட்டதாரிகளும் சான்றிதழ் பெற்றவர்களும் அனுபவிக்கலாம்.

பணிகளின் முன்னேற்ற ஆய்வுக்குழு அமைப்பு (Pert Cell)

23. பல்வேறு காரணங்களை முன்னிட்டு திட்ட வேலைகள் நாம் திட்டமிட்ட வகையில் செயல்படுத்தப்பட முடியாமற் போயின என்பது நம்முடைய அனுபவமாகும். ரூபாய் 3 இலட்சமும் அதற்கு மேல் மதிப்பீடு உள்ள சென்னை நகருக்காக அனுமதிக்கப் பெற்றுள்ள அனைத்து சாலை பால வேலையையும் முன்னேறுவதை ஆய்வு செய்வதற்கு பணிகளின் முன்னேற்ற ஆய்வுக்குழு (pert cell)

1978 மார்ச் 20]

ஒன்று தலைமைப் பொறியாளர் அலுவலகத்தில் துவக்கப்பட்**டுள்ளது**. அதேபோல் இதர மாவட்டங்களில் ரூபாய் 20 இலட்ச**மும்** அதற்கு மேல் மதிப்பீடு உள்ள எல்லா சாலை, பால வேலை**களையும்** ஆய்வு செய்வதற்கென்று **ஆய்வுக்** குழுக்கள் விரைவில் **துவக்குவதற்கான** செயற்குறிப்பு தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

<u>கிராமச் சாலைகளின் சமூக-பொருளாதார ஆய்வு :</u>

24. கிராமப்புறங்களில் சாலைகள் அமைப்பதற்கென்று ஏராளமான கோரிக்கைகளை அரசு பெற்றுவருகின்றது. ஆனால், **அரசின்** வசம் போதுமான நிதி வசதி இல்லை. எனவே, சம்பந்**தப்பட்ட** அம்சங்களைக் கணக்கில் கொண்டு பணிகளுக்குத் தகுந்த **முதன்மையை** நிர்ணயம் செய்யாமல் தற்கால அடிப்படையில் **பணிகள்** தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றன. இதனால் பல ஏற்றத் **தாழ்வுகள்** உண்டாகின்றன. ஆகவே, கிராமப் புறங்களில் **புள்ளி** விவரங்கள் சேகரித்து சாலை வேலைகளைத் தேர்ந்தெடுப்பதென்று ஒரு திட்டமான வரையறை ஏற்படுத்தப்படவிருக்கிறது. **கீழ்க்காணும்** மூன்று கருத்துக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு **குறைந்த** தேவையான சாலை வசதி உண்டாக்குவதற்கான ஒரு **சமூக**-பொருளாதார முன்னோடி **ஆய்வு** செயல்படவிருக்கிறது.

(i) நகரத்தைச் சார்ந்த பகுதிகளுடன் தொடர்பு **வைத்துக்** கொள்ளக் கூடிய பல்வேறு அத்தியாவசிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தல்.

(ii) பொருளாதார ஆக்க வேலைகளுக்கான முன்னேற்ற வேலைகளைச் செயல்படுத்தல், மற்றும்

(iii) முன்னேறிய பகுதியோடு தொடர்புள்ள மேம்பாட்டு வேலைகள் ; முதற்கண், மேற்கூறிய முன்னோடி ஆய்வு வேலை மூன்று வெவ்வேறு பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்களில் மேற்கொள்ளப்படும். **அவை** (1) திருவாடானை பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்) கடற்கரைப் பகுதி, (2) ஜெமனமருதூர் பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (வட ஆற்காடு மாவட்டம்) மலைப்பகுதி, மற்றும் (3) செஞ்சி பஞ்சாயத்து ஒன்றியம் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்) சமவெளிப் பகுதி.

<u>நிலப்படை :</u>

25. தலைமைச் செயலாளரின் தலைமையில் நிலப்படைத் திட்டத்தை இம் மாநிலத்தில் உருவாக்க குழு ஒன்று அமைத்துள்ளது. விரைவில் அப்படை அமைக்கப்படுமென்று எதிர்பார்க்கப் **படுகிறது**.

நேரடியாகச் செயலாற்றும் பணிகள் :

26. ஒப்பந்தக்காரர்கள் சில வேலைகளைச் செய்வதில் காட்டும் தாமதத்தைக் குறித்து அரசு அதிருப்தி கொண்டுள்ளது. குறிப்பாக தேசீய நெடுஞ்சாலைத்துறை வேலைகளில் அவற்றைச் செய்வதற்கான, போதிய சாதனங்களும், இயந்திரங்களும், அனுமதிக்கப்பட்ட அளவில் ஒப்பந்தக்காரர்களிடம் இல்லை. ஆகையால், இவ்வேலைகள் பல ஆண்டுகளாக நீட்டிக்கப்படுகின்றன. இதன் காரணமாக இவ்வேலைகளை 'கட்டுமானக் கழகம்' மூலமாகவோ அல்லது இத்துறை மூலமாகவோ செயல்படுத்துவது குறித்து மாற்று யோசனைகள் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இவை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளன.

சாலை விபத்துக்களை தடுப்பதற்கான ஆய்வு :

27. சாலைகளில் வாகனங்களால் விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அவற்றில் விபத்துக்களில் சில சாலைகளின் நேர்பாடு, சாலைகளின் மேற்பரப்புக் குறைபாடுகள் முதலியவற்றால் ஏற்படுவதாகக் கூறப்படுகிறது. இக்குறைப்பாடுகள், விபத்திற்கு எவ்வாறு காரணமாகின்றன என்பதை எளிதாகக் கண்டறியவும் அவைகளைத் தடுக்கவும் சீர் செய்யவும் முடியும். இதுபற்றிய ஆய்வு ஒன்றை அரசு நடத்த இருக்கிறது.

தலைமைச் செயலகத்தில் 'சாலைகள்' என்ற பொருள் பொதுப் பணித்துறையிலிருந்து போக்குவரத்துத்துறைக்கு மாற்றப்படல்.

28. "சாலைகள்" என்ற பொருள் தற்பொழுது தலைமைச் செயலகத்தில் பொதுப்பணித்துறையில் செயல்பட்டு வருகிறது.

திரு. சி. ஆர். பட்டாபிராமன் அவர்கள் தலைமையில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறைக்கான குழு தனது 1977 ஜூன் திங்கள் அறிக்கையில் சாலைகள் என்னும் பொருள் பொதுப் பணித்துறையினின்று "சாலைகள் போக்குவரத்து" என்னும் பொருளைக் கவனித்து வரும் போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றம் செய்யப்பட வேண்டுமென்று பரிந்துரை செய்தது. பிரதான சாலை வேலைகளுக்கும், அதன் பராமரிப்புக்கும் மிகக் குறைந்த அளவில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அப்போது பல்வேறு இடங்களிலிருந்து குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் சாலை வேலைகள் எடுத்துச் செயலாற்றப்பட போட்டிக் கோரிக்கைகள் இருந்து வருகின்றன. இப்படிப்பட்ட போட்டிக் கோரிக்கைகள் இருப்பதால் குறைவான நிதி வசதியை முன்னிட்டு போக்குவரத்து திட்டங்கள் மீது தனிக் கவனம் கொண்டு சாலைகள் மீதுள்ள செலவை வரையறை செய்யும் கவனத்தோடு வரையப்பட்ட திட்டமொன்று அவசியமாகிறது. அமைச்சர் நிலையைப் பொறுத்த வரையில் சாலைகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து என்னும் பொருட்கள் போக்கு

1978 மார்ச் 20]

வரத்துத் துறை அமைச்சராலேயே கவனிக்கப்படுவதால் இந்த ஒருங்கிணைப்பு மேற்படி இரு பொருள்களும் தலைமைச் செயலகத்தில் போக்குவரத்துத் துறையிலேயே செயல்பட்டால்தான் முற்றுப் பெறும். மேற்கண்ட போக்குவரத்துப் பகுதிக் குழுவின் பரிந்துரையை அரசு ஏற்றுக் கொண்டு 1978-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து 'சாலைகள்' எனும் பொருள் தலைமைச் செயலகத்தில் பொதுப் பணித் துறையினின்று போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றப்படலாம் என முடிவு செய்துள்ளது.

29. 1977–78-ல் பல்வேறு சாலை மேம்பாடு பணிகளின் முன்னேற்றம் குறித்து ஒரு விரிவான ஆய்வு அறிக்கையையும் அவையின் முன் வைக்கிறேன்.

இணைப்பு II.

[262-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக்காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து—1977-78.

ஆய்வுரை.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும் :—

(1) 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர் வருவாய்த் துறைவாரிய முதல் உறுப்பினர் ஆவார் ; இவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை அதிகார மன்றத்தாரும் ஆவார் ; மாநில அளவில், போக்குவரத்துத் துறை இணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். இணை ஆணையாளர் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் செயலாளராகவும், துணை ஆணையாளர் போக்குவரத்துத் துறை அதிகார மன்றத்தாரின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகின்றனர். தலைமையிடத்தில், உதவிச் செயலாளர்கள் இருவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல்

அதிகாரி ஒருவர் இருக்கின்றனர். மாநில அரசுப் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றம். அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போச்குவரத்து அதிகார மன்றங்களுடைய செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக் கும் உத்திரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு ஆய்வு மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

2. போக்குவரத்துத் துறை, 15—9—1974 முதற்கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீரமைக்கப்பட்டுள்ள அமைப்பில் பேருந்துகளைப் பார்வையிடுவது, துறை வசூலிக்க வேண்டியுள்ள வரியைக் கட்டுவதற்குப் பொதுமக்கள் மாவட்டத் தலைமை யிடங்களுக்குச் செல்வதற்குப் பதிலாக, அதைத் தாமே— வசூலிப்பது முதலிய துறைப் பணிகளை கள அலுவலகங்களே செய்கின்றன. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமை யிடங்களில் உள்ள 15 அலுவலகங்கள் உட்பட, அத்தகைய அலுவலகங்கள் 44 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I மற்றும் II-ன் தலைமையின்கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரான சம்பந்தப் பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாருக்குச் செயலாளராகப் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் பொறுப்பில் உள்ளது. சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்கு வரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாகத் தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), இனநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையர்ளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, நாட்டு உடைமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணி யையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரிலுள்ள வட்டாரப்

1978 மார்ச் 20]

போக்குவரத்து அதிகாரி, வட்டாரப் போக்குவரத்துக் கூடுதல் அதிகாரி, மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் ஆகியோர் அவரது கட்டுப் பாட்டின்கீழ் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும், போக்குவரத்து வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டு புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.				
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	மொத்தப் போக்குவரத்து வண்டிகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
31-12-1976	4,724	4,918	18,523	2,782	12,795	11,804	55,546
31-12-1977	4,549	4,988	19,832	2,881	13,252	13,242	58,744

பயணிகள் போக்குவரத்து வண்டிகளை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கிவரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகியும், தனியார் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தும் வருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளை ஈடு செய்ய அரசுப் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும், தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும், கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி, மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1977 ஆம் ஆண்டில் மேலும், 1,408 சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள் இயங்கத் தொடங்கின. இந்தியா முழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தமிழ் நாட்டில் வழங்கப்படுவதற்கென மத்திய அரசு ஒதுக்கியுள்ள 400 அனுமதிகளில், மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1978 மார்ச் 20

ஏற்கெனவே 390 அனுமதிகள் வழங்கியுள்ளது. தேசிய அனுமதி பெற்ற ஆறு வண்டிகளை ஓட்ட அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன.

சுற்றுலாவை அபிவிருத்தி செய்ய இந்தியா முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு :—

வகை.	ஒதுக்கீட்டளவு.	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்
(1)	(2)	(3)
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ..	100	99
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு).	10	10
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்).	15	15
சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள் (தேசிய அனுமதி).	400	389+1 (த.அ.).

35 பயணிகளுக்கு மேற்படாத இடவசதி கொண்ட அனைத்து இந்தியச் சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் விட கூடுதலாக 25 அனுமதிகள் இந்திய அரசு ஒதுக்கியுள்ளது. இந்த அனுமதிகளை ஒதுக்கீடு செய்ய மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

மாநிலங்கள் இடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் போக்குவரத்தும் சரக்குகள் போக்குவரத்தும் தாராளமாக நடைபெற இயலும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்குவது மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகும். ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் மாநில அரசுகளின் அரசிதழில் செயற் குறிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு, அவ்வாறு வெளியிடப்பட்ட நாளிலிருந்து 30 நாட்களுக்குக் குறையாத கால அளவில் இச்செயற் குறிப்புகள் 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3)-A பிரிவின் கீழ் பரிசிலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று

1978 மார்ச் 20]

அறிவிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் வெளியிடப்பட வேண்டும். மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அல்லது வட்டார போக்கு வரத்து அதிகார மன்றம் அந்த ஒப்பந்களுக்குச் செயல்வடிவம் கொடுக்கவேண்டும். தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங் களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே இத்தகைய ஒப்பந்தங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவுதான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அடிப்படையாகும். 63 (3-B) பிரிவின் கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்துக் கொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. தற்போது முறைசாரா ஒப்பந்த மொன்று தமிழ்நாட்டிற்கும், புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. இதன்படி, அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்குமிடையே 4:1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப் பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக அண்டை மாநிலங் களுடன் ஏற்கெனவே செய்துக் கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென்மண்டலத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு உள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள் கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகைகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களுக்குக் குறையாத வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை, 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தற்போது தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல்வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர் நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. அதன்மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்டவிதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப்படுவதற்கான, நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ் நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்று உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்

1978 மார்ச் 20]

சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள். (1)	அமைப்பாளர். (2)
1 சாலை, இரயில், விமானம் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் பிரச்சாரம் செய்தல்.	உள்துறைச் செயலாளர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள் எரி பொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலாளர்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) அவரது செயலாளராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு–போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும், காவல் துறை சூப்பிரண்டு செயலாளராகவும் ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

[1978 மார்ச் 2]

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல் ஏனைய பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலைகள் உயர்ந்ததன் காரணமாக, ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் முறையே 1974 ஆம் ஆண்டிலும், 1976 ஆம் ஆண்டிலும் கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் பின் வருமாறு :—

விவரங்கள்.	கட்டண வீதங்கள்.
(1)	(2)
பயணிப் பேருந்துகள்.	
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு) உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப் பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக 1 காசு
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.)
3. பெருநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 20 காசு; அதற்கு அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு. (மாநகரின் எல்லைப் பகுதியிலிருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைபுக்கும் இணைப்பு வழித்தடங்கள் வகையில் முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசு.)
4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள். போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சி காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

1978 மார்ச் 2]

விவரங்கள். (1)	கட்டண வீதங்கள். (2)	
ஒப்பந்த ஊர்திகள்.		
1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ..	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 40 காசு; குறைந்த அளவு கட்டணம் 80 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித் துளிகளுக்கும் 5 காசு).	
. வாடகைக் கார்கள் ..	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 90 காசு; குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ரூ. 1.70 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித் துளிகளுக்கும் 10 காசு).	
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	சமவெளியில் கட்டணம்.	மலைச்சாலைகளில் கட்டணம்.
14 குதிரைத் திறனுக்கு அதிகமாகவும் 22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறைவாகவுமுள்ள நடுத்தர வகைக் கார்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 90 காசு.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.
22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறையாத பெரிய கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20.

கார்களில் சீர்வளிச் சாதனமிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 15 காசு ஆகும்.

[1978 மார்ச் 20

வரி விதிப்பு.

தமிழ் நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கிணங்க, தமிழ் நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டமும், தமிழ் நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக. 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரிவிதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ் நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1—10—1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம். பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல்வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ் நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தினுல் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1—4—1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது.

புதிய வரிவிதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின் வருமாறு :—

(i) தமிழ் நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும் சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப் பட மாட்டாது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில்

1978 மார்ச் 20]

வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்த வரையில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை).	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 180.
விரைவுப் பேருந்துகள் ..	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 200.
சென்னை பெருநகர்ப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 50.
மதுரை நகர்ப் பகுதி, பிற நகரப் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 90.
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்). ..	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 200.
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 100.

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, விரைவு பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டி வரியுடன் மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 40-ம், பெருநகர், மாநகர், நகரப் பேருந்துகள் நீங்கலாக சாதாரண பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 35-ம் விதிக்கப்படுகின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சூழ்நிலைக்கேற்ப ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கருநாடகம், தமிழ் நாடு (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 700 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் 1—1—1977-லிருந்து இணக்க வரியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப்பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம்,

[1978 மார்ச் 20

கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூ. 25 செலுத்த வேண்டும். புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைக் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின் கீழ், சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு கூட்டு அனுமதிக் கட்டணம் ரூ. 700 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஆண்டொன்றுக்கு செலுத்தத் தக்க கட்டணம் ரூ. 150 ஆகும். 400 பேருக்கு தேசிய அனுமதி வழங்கப்பட்டதில் 31—12—1977 வரை 390 பேர் வண்டி ஓட்ட தேசிய அனுமதி பெற்றுள்ளனர்.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய்க் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

இனம்.	1976–77 கணக்கு.	1977–78 திருத்த மதிப்பீடு.	1977–78 ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக்குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
1939—ஆம் ஆண்டு மோட்டார். வண்டிகள் சட்டம்.	1,91,19,000	1,59,85,000	91,18,000
தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	46,65,82,000	48,94,22,000	23,99,24,000
ஏனைய வருவாய்.	1,93,000	2,30,000	93,000
மொத்தம் ..	48,58,94,000	50,56,37,000	24,91,35,000

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1978 மார்ச் 20]

செயல்படுத்தல்.

போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்தி களைப் பயணிப்பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்சிகள் ஓட்டுதல் போன்ற ஏனைய குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப் பதில் தொடர்ந்து பயனுள்ள பணியைச் செய்து வருகின்றனர். 1977 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் நாள் முதல் 1977 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் 16,588 போக்குவரத்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு பெரிய அளவில் முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம் முறை கேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிட்டு மறித்து வைத்ததன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை, 2,955 ரூபா யாகும். ரோந்து படையினர் கண்டுபிடித்த குற்றங்கள் குறித்து இணக்கக் கட்டணம் விதித்ததன் வாயிலாகக் கிடைத்த தொகை 30,650 ரூபாயாகும்.

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையைத் தவிர, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயல் படுத்தும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாயாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களைக் கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பதும் காவல் துறை பொறுப்பாகும்.

மோட்டார் வண்டி விபத்துகளின் எண்ணிக்கை 1976-ல் 13,370 ஆக இருக்க, 1977-ல் 13,571 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1976-ல் 1,502 விபத்துகள் மரண விபத்துகளாகும்; 1977-ல் 1,921 விபத்துகள் மரண விபத்துகளாகும். எஞ்சியுள்ள 11,650 விபத்துகள் 1977-ல் நிகழ்ந்த மரண விபத்தல்லாத சாதாரண விபத்துகளாகும். 1976-ல் 11,868 மரண விபத்தல்லாத சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1976-ல் மொத்தத்தில் 1,706 பேர் மரணமடைந்தனர்; 8,883 பேர் காயமுற்றனர். 1977-ல் இந்த விபத்துகள் காரணமாக மொத்தத்தில் 2,153 பேர் மரணமடைந்தனர்; 10,235 பேர் காயமுற்றனர். 1976 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 1977-ல் இந்த விபத்துகளின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இவ்விபத்துகளைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதி முறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த, முயற்சிகள் அனைத்தையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படுகிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின் கீழ் தொகுக்கலாம். அவையாவன :—(1) போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல்; (2) போக்குவரத்து விதிமுறைகள் குறித்து அறிவூட்டுதல்; (3) போக்குவரத்துப் பொறியியல். 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது, அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் இதன் வாயிலாக வான் தந்தி மூலம் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் மிகை வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவதைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக அதற்குரிய திடீர்ச் சோதனைகள் முறையாக நடத்தப்பட்டன. 1977 ஆம் ஆண்டில், 8,702 பேர் மிகை வேகத்தில் வண்டிகளை ஓட்டியதாகக் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது. உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்கு ஏற்றியதற்காக 1976-ல் 810 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்க,

1978 மார்ச் 20]

நடப்பாண்டில் 915 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டன. படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வோரைப் பிடித்து அவர்களுக்கு அபராதம் விதிக்கும் நடவடிக்கையைத் தொடர்ந்து மேற்கொண்டு வந்ததன் பயனாக, படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வதால் ஏற்படும் விபத்துகள் குறைந்தன. படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்ததற்காக 1976–77-ல் 9,651 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்க, 1977-ல் 5,041 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டன. 1976 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களுக்கு முன்னால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்கள் செய்த குற்றங்களுக்காக அவர்கள் மீது துறை நடவடிக்கை எடுக்க, அக் குற்றங்கள் அக்கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநருக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டன. குற்றவியல் நீதிமன்றத்தில் அவர்கள் மீது வழக்கு ஏதும் தொடரப்படவில்லை. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களும் மற்ற ஓட்டுநர்களைப் போலவே கருதப்படுவதோடு, மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம், அதன்கீழ்ச் செய்யப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை மீறியதற்காக நீதி மன்றத்தில் அவர்கள் மீது வழக்குத் தொடரப்படுகிறது. சென்னை மாநகரில், சாலை விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய நடவடிக்கைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(i) போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களில் நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களில் தேவையான காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(ii) சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து மனம்போன போக்கில் நடந்து செல்வோர் மீதும் சைக்கிற்காரர்களுக்கும், மோட்டார் வண்டி ஓட்டுவோருக்குமிடையே தகராறு ஏற்படும்போது சாலை விதிகளை மீறும் சைக்கிற்காரர்கள் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

(iii) சாலை விதிகளை மக்களுக்கு எடுத்துக் கூறும் வகையில் பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(iv) குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் போக்குவரத்து அடையாளக் குறிகள், சாலையைப் பயன்படுத்தும் முறை ஆகியவை குறித்து பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கு முறையாகப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஊர்க்காவல் படையினருக்கும் தொண்டு புரிய விழையும் கல்லூரி மாணவர்கட்கும் சாலைப் போக்குவரத்து முறைப்படுத்தும் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு, அவர்களும் அப்பணியில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(v) தேவையான இடங்களிலும் மேம்பாடு செய்வதற்கு இயலும் இடங்களிலும் பொறியியல் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(vi) நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில், விபத்துகளைக் குறைப்பதற்காக ' ஒரு வழிப்பாதை ', 'வழி அல்ல,' 'இங்கு நிறுத்தக் கூடாது', 'மெதுவாகச் செல்லவும் ', போன்ற கட்டுப்பாடுகள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

(vii) அண்ணா சிலைக்கருகே போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த அண்ணாசாலை சந்திப்புகளில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தானியங்கி விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(viii) குறிப்பிட்ட விபத்துத் தடுப்புச் சிறப்பு நடவடிக்கையாக, குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை திடீர்ச் சோதனையை நடத்த குறிப்பாக நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

ஆய்வாண்டில், அரசு, போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவை போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டமாக தரம் உயர்த்தியுள்ளது. சென்னை மாநகரைத் தலைமையிடமாகக்கொண்டு, கோட்டப்பொறியாளர் ஒருவரின் தலைமையில் உலக வங்கித் திட்டப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டம் ஒன்றும் தனியாக அமைக்கப் பட்டுள்ளது. இது, போக்குவரத்து நிர்வாக ஏற்பாடுகளைச் செயல்படுத்துவதில் உலக வங்கித் திட்ட நிறைவேற்றப் பிரிவிற்கு உதவி புரியும். தற்போதுள்ள, போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவின் தலைமையிடம் திருச்சிராப்பள்ளிக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. இப்பிரிவு, சென்னை மாநகரம் நீங்கலாக, மாநிலம் முழுவதிலும் போக்குவரத்துச் சீரமைப்புப் பணிகளைக் கவனித்து வருகிறது. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு, போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளைத் கவனித்துக் கொள்வதுடன், இம்மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுவிற்குத் தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும், ஆலோசனையையும் நல்குகின்றது. இப்பிரிவு, போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தானியங்கி விளக்குகள், சாலையைக் கடந்து செல்வோருக்கான அடையாள விளக்குகள், ஒளி உமிழ் விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு, அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல் ஆகிய பணிகளை நேரடியாக மேற்பார்வையிடுகிறது; மேலும் போக்குவரத்து விபத்துகள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பானவை குறித்துச் சிறப்பாய்வு செய்கிறது. 1977-78 ஆம் ஆண்டில் இப்பிரிவு 5 தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளைத் தயாரித்துள்ளது. 112 போக்குவரத்துச் சீரமைப்புப் பணிகளை நிறைவேற்றியுள்ளது.

இணைப்பு IV.

[262ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

நாட்டுடைமையாக்குதல்.

பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில், பொருளாதார வளர்ச்சியின் ஓர் அங்கமாக, பயணிகள் சாலைப் போக்குவரத்து அமையவேண்டும்.

1948ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை தமிழ்நாட்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்படவேண்டும் என்கிற அப்போதையக் கொள்கைப்படி, முன்னுள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை, 1959ஆம் ஆண்டு முதல் தொலை தூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது. 1967ஆம் ஆண்டு அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது:—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கி. மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித் தடங்கள், சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும் அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

அடுத்தபடியாக 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணி புரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை; ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ராமன் அண்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராமவிலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து, கையகப்படுத்தப் பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப்

பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திதிலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பிற்பாடு சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செல்திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்துள்ளது. இவ்வழக்கு இன்னும் முடிவுறாமல் உள்ளது.

நீதிமன்ற வழக்குகளினால் முழுவேகத்துடன் நாட்டுடைமை திட்டம் செயல்படுத்தப்பட முடியாமை வேதனைக்குரியது. நாட்டுடைமையாக்குத் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப்பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி IV, IV-A ன் கீழ் நாட்டுடைமை யாக்கும் திட்டத்தை தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங்கிணைந்ததாகவும் திறம்படவும் ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேல் கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1976ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பையும் செயல்திறனையும் ஆராய்ந்து அரசுக்கு பரிந்துரை வழங்கும் பொருட்டு திரு. சி. ஆர். பட்டாபிராமன் அவர்கள் தலைமையில் குழுவொன்றை அரசு நியமித்தது. 1985ஆம் ஆண்டு வரை பயணிகளின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை மனதிற்கொண்டு பயணப் போக்குவரத்து முன்னேற்றத்திற்காக வழிமுறைகள் வகுத்தல்; இவ்வழி முறைகளைப் படிப்படியாகச் செயல்படுத்த மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அறிவித்தல் ஆகியன இக்குழு ஆராய வேண்டிய பொருட்களில் ஒன்றாகும். 1977ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் இக்குழு தனது அறிக்கையை சமர்ப்பித்தது. இக்குழுவின் பரிந்துரைகள் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்ட வளர்ச்சியும், வழி முறைகளும் கிராம முன்னேற்றத்திற்கான வகையில் அமையும். இவ்வாண்டு தொடங்கப்பட்ட செயல்முறைகள் அடுத்த ஆண்டும், அதைத் தொடர்ந்து வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படும். கிராம மக்கட் தொகை, அவர்களின் பொருளாதார நிலைமை மற்றும் சமூகத் தேவைகள், இவற்றின் அடிப்படையில் கிராமப் புறங்களின் போக்குவரத்துச் சேவைகளைப்

1978 மார்ச் 20]

பூர்த்தி செய்யும் வகையில் விரிவானதொரு மதிப்பீடு செய்யுமாறு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. கிராமங்களில் பொருளாதாரம் விரைவாக வளர்ச்சியடைய வேண்டும் என்கிற இந்த அரசின் கொள்கைக்குப் பொருத்தமாகவும், மேற் கூறிய மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் போக்குவரத்துத் தேவைகளை அறிந்து, ஏற்கனவே உள்ள பகுதிகளை புதிய பகுதிகளுடன் இணைப்பது, கிராமப்புற பகுதிகள் பயனடையும் வகையில் புதிய தடங்கள் திறக்கப்படுவது ஆகியன செயல்படுத்தப்படும். போக்கு வரவு குறைவாக உள்ள தடங்களில் சிறிய பேருந்துகள் விடப்படும். எந்த ஒரு குடியிருப்பில் இருந்தும் 2 கி.மீ.க்கு மேற்படாத தூரத்தில் பேருந்துகள் நிற்குமிடம் அடுத்து 5 ஆண்டுகளில் அமைய வேண்டும் என்பதே எங்களது குறிக்கோள். பெருவாரியான மக்களுக்கு மிகுந்த நன்மைகள் என்கிற வலுவான அடிப்படையில் புதிய கிராமங்களைத் தேர்ந்தெடுப்பது அரசின் கவனத்தில் மிகுந்து நிற்கும்.

கிராமங்களை இணைத்தல் எனும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கொள்கையால் கிராமச் சாலைகளை சீர்படுத்தவும் சாலை மேம்பாட்டுக்கான திட்டங்களை எதிர்கால கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கவும் இயலும். கிராமப்புறப் பகுதிகளுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்த வேண்டுமானால் கிராமச் சாலை சீர்படுத்த வேண்டியது மிக அவசியமாகிறது. சாலைப்பராமரிப்பு துறையும், சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றிணைந்து செயல்பட வேண்டும் எனப் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லப்பட்டுள்ளது. இதனை செயல்படுத்த இந்த அரசு ஆட்சிக்கு வரும் வரையில், அதற்கான முயற்சிகள் எடுக்கப்படவில்லை. நமது அரசு சாலைகள், சாலைப் போக்குவரத்து இரண்டையும் கவனிக்கும் பொறுப்பினை ஒரே அமைச்சரிடம் அளித்துள்ளது. நாம் இதனை செயல்முறையில் கொண்டுவர முடிவு செய்துள்ளோம். தேசிய நெடுஞ்சாலை, நெடுஞ்சாலை மற்றும் போக்குவரத்து ஆகிய மூன்று துறைக்கும் திட்ட நிலையிலும் செயல்படுத்தும் நிலையிலும், ஒரே செயலரின் கீழ் இயங்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தின் வளர்ச்சி.

30-6-1976 நாள் நிலவரப்படி, மாநிலத்திலுள்ள 9,259 பேருந்துகளில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 4,419 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இதில் சென்னை மாநகரிலும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் இயக்கப்படும் 1,407 பேருந்துகளும் அடங்கும். நீண்ட தூர விரைவு பேருந்துகள் நீங்கலாக பொதுத் துறையில் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் 48 சதவீதமாகும். 31—12—1977 நாள் நிலவரப்படி தமிழகத்தில் இருந்த பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 9,537. இதில்

4,988 பேருந்துகள் பொதுத்துறையினிடமும், 4,549 பேருந்துகள் தனியார் துறையினிடமும் உள்ளன. பொதுத்துறையினரிடம் உள்ள பேருந்துகள் 52 சதவீதமாகும்.

பயணிகள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

இம்மாநிலத்தில் இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (Indian Companies Act) கீழ்ப் பதிவு செய்யப்பட்ட ஏழு பயணிப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளன.

சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கிணங்கவும் ஒருங்கிணைந்ததாகவும், அந்தப் பகுதியில் திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும், முக்கியமாக பயணிகளின் வசதிகளைக் கருத்தில், கொண்டும், போக்குவரத்து முறையை இயக்கும் பொறுப்பை இக்கழகங்கள் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளன. வளர்ச்சிக்கும், தேய்மானத்திற்கும் ஒதுக்கியபின், இக்கழகங்களின் வருமானம் முதலீட்டில் 6 சதவீதம் இருக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1972-லிருந்து 1975-க்குள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் வாகனங்களையும், சொத்துக்களையும், மாற்றியும் 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படியும் இக்கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டன. அப்போது மாற்றித் தரப்பட்ட சொத்துக்களின் ஒரு பகுதி கடனாகவும், மற்றொரு பகுதி பங்குகளாகவும் கருதப்பட்டது. பின்னால் இக்கழகங்களுக்குத் தேவையான நடைமுதலைக் கடனாகவும், முன் பணமாகவும் அரசு அளித்தது. இக்கழகங்களின் கடனும், பங்கும் 1:1 என்கிற விகிதத்தில் அமையுமாறு திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. இவ்வாறு திருத்தி அமைத்தது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாணிப வங்கிகளிடமிருந்து கடன் பெறும் சக்தியினை அதிகப்படுத்தியது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன், பங்கு 1—1—1978 நாளைய நிலவரப்படி கீழ்க்காணுமாறு இருந்தது:—

வரிசை எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.	பங்கு.	கடன்.	கடன் திருப்பியளிக்கப்பட வேண்டிய வரையறை.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)		
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெரு நகர்).	3,35.1	3,32.90	நிரந்தரக் கடன்
(புறநகர்)	1,10.00	1,07.74	நிரந்தரக் கடன்.
(விரைவு)	3,46.00	2,52.73	நிரந்தரக் கடன்.
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்	75.00	74.06	நிரந்தரக் கடன்.
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ..	50.00	4.13	5 ஆண்டுக்குள் திருப்பித் தர வேண்டியது.
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்	78.00	..	பரிசீலனையில் உள்ளது.
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் ..	30.00	11.22	5 ஆண்டுகளுக்குள் திருப்பித்தர வேண்டியது.
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக்கழகம்	1,40.00	1,37.00	நிரந்தரக் கடன்.
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக்கழகம்.	83.00	63.88	நிரந்தரக் கடன்.
மொத்தம் ..	12,47.00	9,84.23	

இக்கடனுக்கு, 1976-77 ஆண்டிலிருந்து 12 சதவீதம் வட்டி உண்டு. இணைப்பு 1இல் 1976-77 ஆண்டின் பயணிகள் போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலையினையும் 31-3-1977 நாளைய நிலவரப்படி ஒட்டு மொத்தமான நிலைமையும், 1977-78-ம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கும் ஆதாயம் இழப்பு முதலிய விவரங்களையும் காணலாம். 1977-78 ஆண்டு மகிழ்ச்சி தரத்தக்க ஆண்டாக அமையும். கடந்த ஆண்டில் ஈட்டிய ஆதாயம் 46.53 இலட்சம் இந்த ஆண்டில் நிகர ஆதாயம் 2,79.88 இலட்சமாக இருக்கும். மக்களுக்கு உதவும் வண்ணம், திரும் பவும் முதலீடு செய்யும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழக கள் ரூ. 10,61.06 இலட்சம் உபரியாகப் பெருக்கும். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும் பங்குமூலதனத்தில் மீதி ஊதியப் பங்காக 12 சத வீதம் என்கிற கணக்கில் ரூ. 6 இலட்சமும் 4 சதவீதம் என்கிற கணக்கில் ரூ. 3 லட்சமும், கொடுக்க முன் வந்துள்ளது எனும் செய்தி உறுப்பினர்களுக்கு மகிழ்ச்சியைத் தரும். அக்கழகங், கள் பணியாளருக்கு 20 சதவிவீதமாக ரூ. 20.34 இலட்சமும் 13.3 சதவீதமாக 24.65 இலட்சமும் பூரிப்பு ஊதியமாக (Bonus) அளித்துள்ளன. கழகங்களின் தனிப்பட்ட செயல் திறன்களின் வேற்றுமை தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் முதலியன நல்ல முறையில் செயல் பட்டு வருகின்றன. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத் துக் கழகம் முதலியன இன்னமும் இழப்பு நிலையில் இருந்து மீளவில்லை. ஆயினும், இக்கழகங்கள் இழப்பு குறிப்பிடத்தக்க வகையில் குறைந்து வந்துள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் பண இழப்பு அடைந்த கழகங்கள் இந்த ஆண்டிலும் அதே நிலையில் இல்லாதது திருப்தி அளிக்கிறது. பிரச்சினைக்குரியதாக இருந்த பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம், 1977 டிசம்பரிலிருந்து முன்னேற்றம் காட்டி வருகிறது. இதனால் நல்ல நிலையில் இது இயங்க முடியும்.

நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.10,22 இலட்சம் செலவில் 681 புதிய பேருந்துகளை வாங்கிவிட்டுள்ளன. இவற்றில் 492 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகச் சேர்க்கப்பட்டவை. 189 பேருந்துகள் அதிகமாகச் சேர்க்கப்பட்டவை. இது தவிர பேருந்து நிலையங்கள், பணி மனைகள், பணியாளர் வசதிகள், பயணிகள் வசதிகள் இவைகளுக் காகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 2,38.30 இலட்சம் செலவிட்டுள்ளன.

சென்னைப் பெருநகரின் போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெருக்கு வதற்கு உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் செய்து கொண்டுள்ள ஒப்பந்தம் நடப்பு ஆண்டில் குறிப்பிடத்தக்க சாதனையாகும். உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனம், 285 பேருந்

1978 மார்ச் 20]

துகள், 2 பெரிய மற்றும் ஒரு சிறிய பணிமனைகள், 8 பேருந்து முனைகள் (Terminals) மற்றும் 400 பேருந்து நிழற்குடைகள் அமைப்பதற்காக ரூ. 4.05 கோடி உதவ ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இரண்டரை கோடி ரூபாய் கழக நிதியிலிருந்து திரட்டப்படும். இத்திட்டம் மூன்றாண்டுகளில் முடித்து வைக்கப்படும்.

பயணிப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியை ஈடுகட்டியதல்லாமல் இப்பேருந்து எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்பு 325 குடியிருப்புகளுக்கும் ,8,15,000 புதிய மக்கட் தொகையினருக்கும் பயன ளித்துள்ளது. தேய்மானங்களை குறிப்பிட்ட இடைவெளியில் தேவைக்கேற்றபடி அவ்வப்போது புதுப்பித்ததினால், திறம் படவும் குறித்த காலத்திலும் போக்குவரத்துப் பணி செயல்பட ஏதுவாகியது. பேருந்துப் பராமரிப்பின் தரம் முன்னேற்றம் கண்டுள்ளது. பேருந்துகளின் உபயோகத்தின் சராசரி அளவு 85-லிருந்து 88 சதவீதமாக உயர்ந்துள்ளது.

நகரத்தையே நாடியிருக்கும் போக்குவரத்துத் தொழிலை நாட்டுப் புறத்திற்கும் கொண்டு செல்ல வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. சேரன் மற்றும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 15 சிறிய பேருந்துகளை (குறுகிய சக்கர அடிப்படைக் கொண்ட பேருந்துகள் உட்பட) இயக்கி வருகின்றன. சாதாரணப் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு லாயக்கற்ற சிறிய குறுகிய பாதைகளைக் கொண்ட கிராமங்களுக்கும் பயணி போக்குவரத்து அதிகமில்லாமல் இருக்கும் காரணத்தால் தனியார் பேருந்துகள் விடாத இடங்களிலும், இச்சிறிய பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. சமூக நீதியினை நிலை நாட்டும் கொள்கை, இதுவென அரசு கருதுகிறது. இதனால் கழகங்களுக்கு வருவாயில் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் அவற்றை ஆதாயக் கணக்கில் சரி செய்து கொண்டு, நாட்டுடமைத் திட்ட முன்னேற்றத்தை நிலை நாட்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணிகள், பொருளாதார மற்றும் சேவை மனப்பான்மையுடன், தொடர்ந்து செயல்படும் முறையில் அரசு இன்னும் முன்னேற்றம் காண முனையும். வழித்தடங்களை நாட்டுடமை யாக்குவதன் மூலம், தேய்மானங்களைப் புதுப்பிக்கும் கொள்கை, சிக்கனம் மற்றும் திறன் வாய்ந்த பராமரிப்பு, காலம் தாழாத மற்றும் ஆதாயத்துடன் இயக்குதல் முதலியவற்றில் முன்னேற்றம் ஏற்படும். 1978-79 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 1,40.06 இலட்சம் மொத்த ஆதாயமாக (வரி செலுத்துமுன்) ஈட்டும் எனவும், அனைத்து போக்கு வரத்துக் கழகங்களும் ரூ. 1,080.73 இலட்சம் உபரியாக பெருக்கும் எனவும், எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அளவில் வேறு பட்டாலும், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஆதாயத்தில் இயங்குவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். கட்டுமானத் தேவையான பேருந்து பணிமனைகள், இயந்திரங்கள், மற்றும் கட்டிட வேலைகள், முதலியன வற்றிற்கு ரூ. 3,64.72 இலட்சம் செலவிடப்படும்.

[1978 மார்ச் 20

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுவது குறித்த முக்கிய கூறுகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

பல்லவன்போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்ப் பிரிவு)

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், 1,288 பேருந்துகளுடன் 1972 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1-ஆம் நாள் அன்று அமைக்கப் பட்டது. இதன் இயக்கம் சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் அடங்கும். 31-1-1978 தேதியில் இக் கழகத்தின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,469 ஆகும். இதில் 121 உபரிப் பேருந்துகள். இதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர் எண்ணிக்கை ஏறத் தாழ 12,800. கணக்கெடுப்பு ஆண்டு 1976-77-ல் இக்கழகம் எல்லா ஊழியர்களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கியது. இக்கழகப் பேருந்துகளில் சராசரி நாளொன்றுக்கு 20 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். குறைந்த மக்கள் தொகையுள்ள புதிய இருப்பிடங்களில் வாழ்வோரின் வசதிக்காக இக்கழகம் பத்து சிறிய பேருந்துகள் (Mini Buses) இயக்குகிறது. உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு அதிக அளவில் வேலை வாய்ப்பு கொடுத்துள்ளமையில் இக் கழகம் முதல் இடம் வகிக்கிறது என இந்தியக் குடியரசுத் தலைவரால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம் உபரி உறுப்புகள் சீர்திருத்தத்திலும், மற்றும் நாட்டு மூல வள பாதுகாப்பிலும் 1977ஆம் ஆண்டின் சிறந்த பாதுகாப்பகமாகதேர்ந் தெடுக்கப்பட்டு பரிசளிக்கப்பட்டுள்ளது

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (மாவட்டப் பிரிவு).

முன்னாள் மாநில போக்குவரத்துத் துறையினால் இயக்கப்பட்டு வந்த மாவட்டத் தடங்கள் தனியாகப் பிரிக்கப்பட்டு 15-9-1975-லிருந்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மாவட்டப் பிரிவாக அமைந்தது, இக்கழகத்தின் இயக்கம் செங்கற்பட்டு மாவட்டம். இதன் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978-ம் தேதியில் 411. இதில் 35 உபரிப் பேருந்துகள் உள்ளன. இக்கழகத்தில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர் எண்ணிக்கை 3,000. கணக்கெடுப்பாண்டு 1976-77-ல் இக் கழகம் எல்லா ஊழியர்களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கியது. இக்கழகப் பேருந்துகளில் சராசரி நாளொன்றுக்கு 1.2 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு).

தமிழ்நாட்டு மாவட்டத் தலைமையகங்களை சென்னை நகருடன் இணைக்கவும் மாவட்டத் தலைமையகங்கள் ஒன்றையொன்று இணைக்கவும் முன்னாள் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத்

துறை நெடுந்தூர விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தது. அத்துறை தன்னியக்கக் கழகங்களாக 15-9-1975 முதல் பிரிந்த போது, விரைவுப் பேருந்துகள் புதியதாக அமைக்கப்பட்ட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பிரிவிற்கு மாற்றப் பட்டது. தமிழ்நாடு முழுவதும் இவ்விரைவுப் பேருந்துகள். இயக்கப்படுகின்றன. இந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 தேதியன்று 256. இதில் உபரிப் பேருந்துகள் 30. இதன் மொத்த ஊழியர்கள் 2,600. நாளொன்றுக்கு சராசரி யாக 20,000 பயணிகள் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார் கள். நிதியாண்டு 1976-77-ல் இக் கழகம் எல்லா ஊழியர் களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கி யது. 15-9-1977 முதல் இக்கழகம் பயணக் கட்டணத்தை ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 பைசாவிலிருந்து 5.5. பைசாவாக குறைத்துள்ளது.

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

சென்னை சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறு வனத்திடமிருந்து பேருந்துகளை (346 வண்டிகள்), 1971 ஆம் ஆண்டின் பேருந்து உரிமையாளர்கள், பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ், இக்கழகத்திற்கு மாற் றப்பட்டு, 1972ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் பதினேழாம் நாள் முதல் இக்கழகம் செயல்பட தொடங்கியது. இக்கழகத்தின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 அன்று 735 ஆக உயர்ந் துள்ளது. இதில் உபரி பேருந்துகள் 51. மதுரை, இராமநாத புரம், புதுக்கோட்டை ஆகிய மாவட்டங்கள் இக்கழகம் செயல் படும் பகுதி, ஏறத்தாழ 5,200 ஊழியர்கள் இக்கழகத்தில் பணிபுரிகின்றனர். இக் கழக ஊழியர்கள் அனைவருக்கும் போன சாக 13.3 சதவீதம் 1976—77 கணக்கு எடுப்பு ஆண்டில் வழங் கப்பட்டது. 1977-78 ஆண்டில் மூலதனத்தில் வழங்கப்பட்ட 4 சதவீத பங்கு ஊதியம் (Dividend) ரூ.3 இலட்சங்களாகும். நாளொன்றுக்கு சராசரியாக 6 இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள். இக்கழகம் நிலக் கோட்டை வட்டத்தில் 4 சிறு பேருந்துகளையும் (Mini Buses) இராமேசுவரத்தில் 2 குறைந்த அடித்தளமுள்ள வண்டிகளையும் (Short wheelBase Buses) இயக்குகிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்.

ஏ.பி.டி. பிரைவேட் ஸ்தாபனத்திடமிருந்து அரசு எடுத் துக் கொண்ட பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை சேரன் போக்குவரத்திற்கு மாற்றம் செய்து 1—3—72 ஆம் நாள் முதல் இக்கழகம் செயல்பட துவங்கியது. இக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 அன்று உப ரிப் பேருந்துகள் 57 உட்பட 724 ஆகும். 1973 ஆம் ஆண்டில் 12-வது சட்டம் செல்திறன் குறித்து தமிழக அரசு தலைமை நீதி

மன்றத்தில் தொடுத்துள்ள வழக்கு, நிலுவையில் உள்ள காரணத்தால் 93 பேருந்துகள் இயக்கமில்லாமல் உள்ளன. இக்கழகம் கோயமுத்தூர், நீலகிரி மாவட்டப் பகுதிகளில் செயல்படுகிறது. இக்கழகத்தில் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 3,950. இக்கழக ஊழியர் அனைவருக்கும் உயர்ந்த பட்ச போனசாக 20 சதவீதம் கணக்கெடுப்பு ஆண்டு 1976—77ல் வழங்கப்பட்டது. செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்தில் இக்கழகம் 12 சதவீதம் பங்கு ஊதியம் வழங்கியது. இதில் அரசிற்குக் கிடைத்த தொகை ரூ. 6 இலட்சம். இக்கழகப் பேருந்துகளில் நாளொன்றுக்கு 4 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். இக்கழக நிதி நிலைமை நிரந்தரமாகவும் நன்றாகவும் அமைந்திருக்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இக் கழகம் 9 சிறு ஊர்திகளை இயக்க ஆரம்பித்துள்ளது.

சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

கும்பகோணம் ஸ்ரீ ராமவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் (65 பேருந்துகள்); திருவாளர்கள் ராமன் அண்டு ராமன் நிறுவனம் (180 பேருந்துகள்); ஸ்ரீ சக்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையாறு நிறுவனம் (50 பேருந்துகள்) ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த பேருந்துகளையும் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டில் பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொண்டு இக்கழகம் 1972ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் செயல்பட தொடங்கியது. இதன் மொத்த எண்ணிக்கை 31-1-1978-இல், 560. இதில் 38 உபரிகளும் உள்ளடங்கியவை. இக்கழகத்தின் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 3,610 ஆகும். 1976-77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் தனது தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்த அளவு போனசாக 8.33 சதவீதம் வழங்கியுள்ளது.

சராசரி தினமும் நான்கு லட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் 45 பேருந்துகளுடனும், சேலம் தருமபுரி மாவட்டங்களில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சொத்துக்களுடனும் 1973 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 15 ஆம் நாளிலிருந்து செயல் படத் தொடங்கியது. சேலம், தருமபுரி, மாவட்டங்களில் உள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் மூன்றினையும் இக் கழகம் எடுத்துக் கொண்டுள்ளது. 21 உபரிகள் அடங்கிய 269 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனஸ் 8.33 சதவீதம் 1976—77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இக் கழக ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 1,665. சராசரியாக தினமும் 1.12 இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

1978 மார்ச் 20]

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்

இக் கழகம் 1974 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாளில் செயல்படத் தொடங்கியது. இது செயல்படும் பகுதி திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களாகும். இப்பகுதி களில், இயங்கிய தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து களும் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. 458 பேருந்துகளுடன் தொடங்கி, தற்போது 48 உபரிகள் அடங்கிய 560 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. இக்கழக ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 4,040. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனசாக 8.33 சதவீதம் 1976–77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சராசரியாக தினமும் நான்கு இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றின் நிர்வாகத் திறனைக் கருத்திற் கொண்டு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆகியவை இம்மாவட் டத்தில் இயக்கிய 172 பேருந்துகளை மேற்கொண்டதன் மூலம் வட ஆற்காடு, தென் ஆற்காடு மாவட்டங்களிலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முறைக்குப் புதிய கழகம் ஒன்று 1975 ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 16 ஆம் நாள் முதல் அமைக்கப்பட்டது. இந்தக் கழகத்திற்கு விழுப்புரம் தலைமையிடமாகும். 31–1–1978 அன்று 22 உபரிகள் உள்ளிட்ட 243 பேருந்துகளை இக்கழகம் கொண்டுள்ளது. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள். அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனசாக 8.33 சதவீதம் 1976–77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டது. இக் கழகத்தின் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 1,680. சராசரி தினமும் 84,000 பயணிகள் இக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய் கிறார்கள்.

பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

பொது மக்களின் நலனைக் கருதி, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், பெருவாரியான வழித்தடங்களில் இழப்பு ஏற்பட்ட போதிலும், பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. 1977 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் அன்று உள்ள 4,368 பணிகளில், 2.898 பணிகள் ஆதாயமற்றவை, இது 66.35 சதவீதம் ஆகும்.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சைக்காக இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். விழி இழந்தோர் சென்னை நகரில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள்.

[1978 மார்ச் 20

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை மாநகரில் ரூ. 1 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஒரு தானியங்கும் போக்குவரத்து சைகை காட்டியை (Signal) நன்கொடையாக வழங்கியிருக்கிறது.

உதகமண்டலத்தில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் எல்லா நவீன வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு பேருந்து நிலையத்தை ரூ. 5 லட்சம் செலவில் கட்டியுள்ளது. கோயமுத்தூரிலும், உதகமண்டலத்திலும் பல இடங்களில் பேருந்து நிழற் குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூரில் ஒரு தானியங்கும் சாலைப் போக்குவரத்து சைகை காட்டியைப் (Signal) பொருத்தியுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தமிழகத்தில் நடைபெறும் பல்வேறு விழாக்களுக்கும், கண்காட்சிகளுக்கும், சிறப்பு வசதிகள் செய்கின்றன. பயணிகள் கூட்டத்தைத் தவிர்க்கப் போதுமான அளவு தனிப் பேருந்துகளை இயக்கி போக்குவரத்து வசதி செய்கின்றன. ஒழுங்குக் கட்டுப்பாட்டுடன் கூடிய போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்கின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள், மற்றும் குடிநீர் வசதி, கழிவறை வசதி முதலியவற்றிற்கு ஏற்பாடு செய்கின்றன.

இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் உள்ள தாயமங்கலத்தில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பயணிகள் தங்குமிடத்தைக் கட்டியுள்ளது. இந்த மாவட்டத்தில் இருக்கன்குடியில் ஒரு பயணிகள் தங்குமிடத்தைக் கட்ட நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ்விடங்களுக்குப் பெருமளவு எண்ணிக்கையில் யாத்திரிகர்கள் விழாக்களுக்கு வருவதனால், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் அளவில் தனிப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றது.

பயணிகளின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இருக்கைகளைப் பதிவு செய்யலாம். இந்த வசதியை எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், மற்றும் பேருந்து முனைகளிலும் (Terminal) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு) ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. மேலும் பங்கு (quota) முறைகளில் இருக்கைகளைப் பதிவு செய்யும் முறை முக்கிய இடை நிலையங்களில் இருக்கிறது. மேற்குறித்த பங்கு அளவிற்குமேல் முன்னுரிமை அடையாளச் சீட்டுக்களும் இடை நிலையங்களில் வழங்கப்படுகின்றன. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற எல்லா முக்கிய பேருந்து நிலையங்களிலும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு)

1978 மார்ச் 20]

கழிவறை வசதிகளுடன் கூடிய, பயணிகள் தங்கும் அறைகளைப் பராமரிக்கிறது. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், மதுரை, சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வு அறைகளும், சாமான் அறை வசதிகளும் இருக்கின்றன. குழுக்களாக வரும் பயணிகள் வசதிக்காக சென்னையில் படுக்கைக்கூடங்கள் (Dormitory type) போன்ற வசதிகள் செய்து தரப்படுகின்றன. வரும் ஆண்டில் பேருந்து நிழற் குடைகள், ஒளி சைகைகள், வரிசை (Queue) வசதிகள் போன்ற பயணிகளுக்கான வசதிகள் பெரும்பான்மையோருக்குத் தரப்படும்.

தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

தங்களது பேருந்துகளை சரிவரப் பராமரிப்பது, தங்களது மதிப்புக்குரிய வாடிக்கையாளருக்கு சேவை புரிவது மற்றும் அவர்களது மூன்றுவது சொத்தான பணியாளரின் நலன் பேணு வதை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செய்து வருகின்றன.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுபவருக்கு அவர் களின் பணி நிபந்தனைகளில் ஒரு படித்தான (uniform) நிலை இருக்க வேண்டும் என்று தொழிலாளர்கள், சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள், மாநிலத் தொழிலாளர் ஆலோசனை வாரிய உறுப் பினர்கள் எல்லோரும் தொடர்ந்து கோரி வந்தனர். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாக இயக்குநர்களுடனும் அங்கீகாரம் பெற்ற தொழிற்சங்கங்களுடனும் இதுபற்றி பலமுறை கலந்து பேசப்பட்டது.

இதன் முடிவாக ஆயுட்கால ஊதியத்திட்டம் 1975 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 1 ஆம் தேதி முதல் போக்குவரத்து (Traffic) தொழில் நுட்ப, நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கு தொழில் தகராறு சட்டம் 1947 இன் 18 (i) இன் பிரிவின் கீழோ அல்லது 12 (3)இன் பிரிவின் கீழோ அமுலாக்கப்பட்டது. இத் திட்டம் போக்கு வரத்துக் கழகங்களிடையே சீரான ஊதிய அமைப்பு, அக விலைப்படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் ஆகியவற்றிற்கு வழி வகை செய்கிறது. இத் திட்டம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு ஊதிய நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. பணியாளரின் கல்வித் தகுதியையும் அனு பவத்தையும் பொறுத்து இவ்வூதியப்படி முறைகளுக்குள் பல் வேறு நிலைகளில் பணியில் அமர்த்துவதற்கு இது வழிசெய்துள்ளது. பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழி லாளர்கள் மனச் சோர்வு அடையாமல் இருக்கச் செய்வது ஆயுட்காலத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இத் திட்டத்தின்கீழ்

30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளி தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும், நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால் பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக ஊதிய உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட நிலைக்கு உயர வசதி உள்ளது.

மற்ற எல்லாப் பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவை அனைத்தும் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

எல்லாக் கழகங்களிலுமுள்ள, எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் பயன் பெறத்தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இது கீழ்க்கண்ட இரண்டு நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளது :—

(அ) மிகுதியான ஊதியத்தால் பணியாளரைப் பயன் பெறச் செய்தல்.

(ஆ) அதிக உற்பத்தி, குறைந்த செலவுமூலம் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பயன் பெறச் செய்தல்.

சமீபத்தில், கலந்துரை உடன்பாட்டிற்குப் பின், 1—9—1977 முதல் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் பொறியியற் கழகப் பணியாளர்களுக்கு மாதம் ரூ. 27 தனிப்பட்ட கொடையாக வழங்கப்பட்டது. இது தற்போது பணியாளர்களுக்கும், நிர்வாகத்தினருக்கும் இடையே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் இருமுனைப் பேச்சு வார்த்தைகளின் மூலம் நிச்சயிக்கப்படும். இறுதி நிவாரணத் தொகையில் சரி கட்டப்படும்.

இந்த அவையில் கொடுத்த வாக்குறுதிக்கிணங்க போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் மனமகிழ் வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் திறக்க நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்றன. 15—9—1977 முதல் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகங்களும், போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளரின் குழந்தைகளுக்கும் பள்ளி, கல்லூரி செல்ல மாணவர்களுக்கான இலவசச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

குடும்பத்தினருக்கு நிவாரணம் அளிக்குமுகத்தான் இறந்தவருடைய ஒரு வாரிசிற்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை தேடித் தரும் அலுவலகத்தை அணுகாமலேயே, காலியாகும் வேலையிடத்திற்கு அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை கொடுக்க வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

1978 மார்ச் 20]

அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசு ஊழியர்களுக்கு ஒப்பாக போக்கு வரத்து ஊழியர்களுக்கும் இலவச மருத்துவம் கிடைக்க அரசு ஆணைப் பிறப்பிப்பதாக உறுதி அளித்திருந்தது. இதற்கான ஆணைகள் ஏற்கனவே பிறப்பிக்கப்பட்டுவிட்டன. இவ்வகையான இத்திட்டம் 1—4—1978 முதல் நடைமுறைக்கு வரும்.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் குடும்ப நல நிதி திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாளர்களின் நல அறக் கட்டளைகளை ஏற்படுத்தித் தங்களுடைய அதிகப்படி வருவாயிலிருந்து பெரும் பகுதியை அதில் செலுத்தின. இவ்வழியில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தங்கள் பணியாளர்களின் சீரிய பணியின் காரணமாக ரூ. 7.3 இலட்சத்தை இவ்வகையில் செலுத்தி முன்னோடியாகத் திகழ்கிறது.

இந்நிதி பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு, புத்தகங்கள், குறிப்பு புத்தகங்கள், கரும்பலகைகள் மற்றும் படிப்பு உதவித் தொகை இவற்றிற்காக செலவிடப்படுகின்றது.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ''பாதுகாப்பு ஓட்டுநர் பரிசுத் திட்டத்தை'' ஏற்படுத்தியுள்ளன. இத்திட்டத்தின்கீழ் விபத்துக்கள் இல்லாமல் ஒவ்வொரு முழு வருடத்திய வண்டியியக்கத்திற்கு ஊர்தி ஓட்டுநர்களுக்கு ரூ. 25-ம் இதைத் தவிர ரூ. 75-லிருந்து ரூ. 500 வரை விபத்துகள் இன்றி வண்டி ஓட்டும் வருடங்களின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்து நிதிப் பரிசு அளிக்கப்படும்.

பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அவர்களின் பணியாளர்களுக்கு மிதமான வட்டி வீதத்தில் சுலபத் தவணைகளில் திரும்பப் பெறும் வகையில் திருமணக் கடன் அளிக்கின்றன.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்களது பணியாளருக்கு அத்தியாவசிய பண்டங்கள் கிடைப்பதற்குப் பணியாளர் கூட்டுறவு அங்காடிகளுக்கு சலுகை கட்டண வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி செய்திருக்கின்றன. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளர்களுக்கு உணவுத் தானியங்கள் மற்றும் அத்தியாவசிய பொருட்கள் கூட்டுறவுக் கடைகள் மூலம் விநியோகிப்பதற்காக சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கும் ஊர்திகளை (Mobile van) ஏற்பாடு செய்திருக்கின்றன.

நிறுவனத்தினரது கடனுதவி பெற்று ''நீங்களே உங்கள் வீட்டை உடைமையாக்கும் திட்டத்தின்கீழ்'' வீட்டு கடனுதவிக்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தங்களது

பணியாளருக்கு உதவியிருக்கிறது. ஒரு வீடு கட்டும் கூட்டுறவு சங்கத்தை அமைக்கும் கருத்து பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திடம் இருக்கிறது.

எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது பணியாளருக்குத் தவறாமல் தைத்த சீருடைகளும் மிதியடிகளும் வழங்குகின்றன.

ஐந்து வருடங்களுக்குமேல் பதவியிலிருக்கும் பணியாளருக்கு அவரது தேவையைப் பொறுத்து இலவசமாகக் கண்ணாடிகள் பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. அவர்களது சேவையை பாராட்டும் வகையில் 10 வருடங்கள் பணி செய்த பணியாளருக்கு கைக்கடிகாரங்களும் பரிசளிக்கப் படுகின்றன. தங்களது பணியாளருக்கு இருக்குமிடம் தருவதற்கான ஒரு கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கத்தை இப் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

எதிர்காலத்தில் பணியாளரின் நலனே அரசின் எண்ணத்தில் முதன்மையாக இடம் பெறும். பெரிய மற்றும் நல்ல வேலை நிலைமைகளையும், தொழிலாளர் கல்வியையும் கொடுப்பதோடல்லாமல் உட்பணி பயிற்சி கொடுப்பதற்கும், உரிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்படும். இதுதான் ஆயுட்கால ஊதிய திட்டத்துடன் தொடங்கப்பெற்ற அலுவல் திட்டம் தனது தர்க்கரீதியான முடிவை எட்டும்.

நடப்பு ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகம் ஆகியவற்றில் பெரிய வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்தன. இந்த வேலை நிறுத்தங்கள் இலட்சக்கணக்கான பயணிகளுக்கு இடையூறு ஏற்படுத்தியது மட்டுமின்றி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு சுமார் 95 இலட்ச ரூபாய் வரை இழப்பையும் ஏற்படுத்தின. வேலை நிறுத்தமென்பது தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சட்ட ரீதியான ஆயுதமாக இருப்பினும், அவற்றை குறைந்த அளவிலே உபயோகிக்கவேண்டும். பயணம் செய்யும் மக்களைக் கருத்திற்கொண்டு வேலை நிறுத்தம் போன்ற தீவிர நடவடிக்கைகளை திடீர் என்று எடுப்பதற்கு முன் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களை பணியாளர்கள் கருத்திற் கொள்வார்கள் என்று நம்பப்படுகிறது.

பொது.

பேருந்துப் பணிகளை இயக்கும் பிரச்சினைகளில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை தருவதற்காக தமிழ்நாடு அரசுடைமை ஆக்கப்பட்ட போக்குவரத்து கலந்தாராயும் குழுவை (Tamil Nadu Nationalised Transport consultative committee) அரசு திருத்தி அமைத்தது. இக்குழு, சம்பந்தப்பட்ட அரசு அதிகாரிகளை தவிர 12 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களையும் 3 சட்ட மேலவை உறுப்பினர்களையும் கொண்டதாகும்.

1978 மார்ச் 20

முதலமைச்சர் பொது நிவாரண நிதிக்கு தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு பகுதிகளில் 1977 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் ஏற்பட்ட மழை, வெள்ளம், புயலைக் கருத்தில்கொண்டு ரூ. 11.89 இலட்சத்தை நன்கொடையாக நடப்பு வருடத்தில் இலாபத்தை ஈட்டிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் பொறியியற் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் , மற்றும் அண்ணா போக்குவரத்து கழகம் ஆகிய இவைகள் வழங்கின.

அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு குறைந்த கட்டண செலவில் வசதிகளையும் அதே சமயத்தில் வியாபார நோக்கத்துடன் நிலைநிற்கக் கூடிய நிறுவனமாகவும் இருக்க வேண்டிய இரு நோக்கங்களையும் சரிசமன் செய்ய வேண்டியுள்ளது. இம் மாற்றத்தில் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் இந்நாட்டின் மேம்பட்ட எந்த மாநிலத்தையும் ஒப்பிடக் கூடிய நிலையில் உயர்ந்து உள்ளது.

நடப்பு ஆண்டில் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி மேம்பாடு (Financial performance) பொதுவாக திருப்திகரமாகவே இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் ஒற்றுமையோடு இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்னும் சிறந்த முறையிலே தங்களது பணிகளை வரும் ஆண்டில் செவ்வனே தொடரும் என இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எதிர்பார்க்கின்றன.

பொறியியற் கழகங்கள்.

மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட ஐந்து லட்சம் பேருக்கான வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தைக் கருத்திற் கொண்டு, 1973—74, 1974—75 ஆண்டுகளில் ஐந்து பொறியியற் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. 31—12—1977 அன்று இந்த ஒவ்வொரு பொறியியற் கழகங்களிலும் பணிபுரிவோரின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு :—

(1)	பல்லவன் பொறியியற் கழகம் ..	680
(2)	மதுரை பாண்டியன் பொறியியற் கழகம்.	536
(3)	சேரன் பொறியியற் கழகம்	710
(4)	சோழன் பொறியியற் கழகம்	312
(5)	அண்ணா பொறியியற் கழகம்	300
	..	2,538

[1978 மார்ச் 20

அவைகள் கீழ்க்கண்ட பணிகளைச் செய்கின்றன :—

(அ) ஊர்திக்கான கூடு கட்டுதல்;

(ஆ) பராமரிப்பும், பிரித்து ஆராய்தலும்;

(இ) டயர் புதுப்பித்தல்;

(ஈ) வாகனங்களைப் பராமரித்தல்;

(உ) இரும்பில்லா உலோகக் கலவைகளை வார்ப்படம் செய்தல்;

(எ) கழகங்களின் கட்டிடங்களுக்கு மின் கம்பி பொருத்துதல்;

(ஏ) பெரிய அளவு பழுதுபார்க்கும் வேலைகள்;

(ஐ) தடைக் கருவிகள் (Break drums) உற்பத்தி செய்தல் (சேரன் பொறியியற் கழகம்);

(ஒ) எண்ணை சீர்படுத்துதல் (சேரன் பொறியியற் கழகம்);

(ஓ) மோட்டார் துணைக் கருவிகள் உற்பத்தி செய்தல்;

இக் கழகங்களின் நிதி செயல் திறன் (நிகர இலாபப்/இழப்பு) இணைப்பு II-ல் தரப்பட்டிருக்கிறது.

சேரன் பொறியியற் கழகம் 1976–77 ஆம் நிதி ஆண்டில் 12 சதவீதம் பங்கு வீதத் தொகையான ரூ. 3 இலட்சத்தை வழங்கியிருக்கிறது.

LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம்.

பொதுமக்களிடமிருந்தும் மற்றும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் வைப்புத்தொகை மற்றும் கடன் ஈட்டுப் பத்திர மூலமாக, அரசுரிமை போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலதன செலவு திட்டங்களுக்கு போதிய நிதி வசதி அளித்திட 1975-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக்கழகம் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகம் நிறுவப்பட்டு $2\frac{1}{2}$ ஆண்டுகளுக்கு மேலாகிறது. இதுவரை இக்கழகம் ரூ. 600 இலட்சம் வைப்புத் தொகை பெறுவதற்கான ஏற்பாட்டில் ஈடுபட்டு, தற்போது ரூ. 500 லட்சம் நிகர வைப்புத் தொகையாக பெற்றுள்ளது. இது தவிர, ரூ. 70 இலட்சப மதிப்புள்ள கடன் ஈட்டுப் பத்திரங்களையும் பெற்றுள்ளது. இக் கழகம் ரூ. 115 லட்சம் பங்கு மூலதனத்தில், தற்போது ரூ. 685 லட்சம் நிதி வசதி படைத்துள்ளது.

1978 மார்ச் 20]

2. 1978 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் வரை இக்கழகம் ரூ. 14,50 லட்சம் வரை கீழ்க்கண்டவாறு கடன் வசதி அளித்துள்ளது :—

ஆண்டு.	நேரடியாக தந்த கடன்.	பிறர் மூலமாக கடன் வசதி.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்).		
1975–76 ..	1,49.00	1,65.00	3,14.00
1976–77 ..	5,35.55	70.00	6,05.55
1977–78 ..	5,31.33	..	5,31.33
மொத்தம் ..	12,15.88	2,35.00	14,50.88

3. இப்படி ரூ. 14.50 லட்சம் வரை கடன் வழங்கியும் பிறரிடம் கடனுக்கு ஏற்பாடு செய்தும் தந்ததால், போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சுமார் 900 அதிகமாகி, அதன் மூலம் 7,000-க்கு மேற் பட்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

4. மேற்கண்டவாறு புறநகர் போக்குவரத்துக் கழகங் களுக்கு நிதி உதவி அளித்ததோடு நில்லாமல், இக்கழகம் விரிவுபடுத்தப்பட்ட சென்னை பெருநகரின் நன்மையைக் கருதி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெரு நகர்) மேலும், சுமார் 550 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கு உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் இணைந்து உதவியது. மேற்படி திட்டத்திற்கு தேவையான ரூ. 12,18 லட்சம் தொகையில், இக்கழகம் தன்னுடைய நிதி வசதியிலிருந்தும், மற்றும் பிற நிறுவனங்களின் மூலமாக சுமார் ரூ. 5,60 லட்சம் தர இருக்கிறது. இத்திட்டத்திற்கு பிற நிறுவனங்களின் மூலமாக மீதியுள்ள தொகை கடனாக பெற்றுதரப்படும்.

இத்தொகையில் இக்கழகத்தின் பங்கு 1977–78-ம் ஆண்டு ரூ. 70 லட்சமாகவும், மற்றும் 1978–79-ம் ஆண்டு ரூ. 1,20 லட்சமாகவும் இருக்கும்.

5. நாள்தோறும் சுமார் 40 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கின்ற அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வளர்ச்சிக் காக, இக்கழகம் இந்த அளவு நிதி வசதி அளித்து உள்ளது. வருகின்ற 1978–79 ஆம் ஆண்டு மேலும் அதிக நிதி வசதி அளித்திடும். அது ரூ. 6,50 லட்சமாக இருக்கும்.

[1978 மார்ச் 20

தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம்.

தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம், 1975 ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் தமிழ்நாட்டில் சாமான்களையும் அவசிய பண்டங்களையும் கொண்டு செல்ல, 1974—75-ஆம் ஆண்டிற்கான வேலை வாய்ப்பு வளர்ச்சி திட்டத்தினையொட்டி, 1956-ம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப் பட்டது. இதன் பங்கு மூலதனம் ரூ. 40 லட்சம்.

2. ஆரம்ப காலத்தில் முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு வேலை வாய்ப்பளிப்பதும், முக்கியமாக தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வழங்கும் கழகத்திற்குத் தேவையான பொருட்களை ஏற்றிச் செல்வதும், இதற்காக 100 சரக்குப் பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்வதும் இக்கழகத்தின் நோக்கங்களாக இருந்தன. தற்பொழுது இக்கழகத்திடம் 68 சரக்குப் பேருந்துகள் உள்ளன. மொத்தம் 255 நபர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர் களில் 188 நபர்கள் முன்னாள் இராணுவத்தினராவார்கள்.

3. இக்கழகம் தொடக்கக் காலத்தில், தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வழங்கும் கழகத்திற்கும், தமிழ்நாடு பால்வள நிறுவனத் திற்கும் பணியாற்றி வந்தது. தற்பொழுது இந்திய உணவு கழ கத்தினரின் உணவுதானிய நடமாட்டத்திற்கான சரக்கு ஏற்றும் இறக்கும் பணிகளையும், தமிழ்நாடு இரும்புக் கழகத்தினருக்கான இரும்புப் போக்குவரத்துப் பணியினையும் இக்கழகம் மொத்த அளவில் மேற்கொண்டுள்ளது. 1977 ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 19-ம் நாளிலிருந்து இக்கழகம் தமிழ்நாட்டிலுள்ள 89 முக்கிய எல்லா இடங்களையும் உள்ளடக்கி கூட்டுப் போக்குவரத் தினையும் துவங்கியுள்ளது. இதன் மூலம், அரசு அச்சகங்களி லிருந்து பல்வேறு அலுவலகங்களுக்கு அனுப்பப்படும் எழுது பொருள் மற்றும் பண்டங்கள் எடுத்துச் செல்லும் பணி நடை பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. முக்கிய வியாபாரங்கள் உள்ள அதிக இடங்களில் சார்பு அலுவலர்களை நியமிப்பதுபற்றிய கேள்வி அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

4. இக்கழகம் தற்பொழுது நட்டத்தில் இயங்கி வருகின்றது. இக்கழகத்திற்கென சென்னையில் ஒரு முறையான தொழிற்கூடம் கட்டுவதற்கான கருத்து அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. பரா மரிப்பு வசதிகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படும் நிலையினாலும், சரக் கெடுத்துச் செல்லும் போக்குவரத்துப் பணியினை பொதுமக்க ளுடைய கவனத்திற்கு பரந்த அளவில் கொண்டு வருவதனாலும், அரசு உற்பத்திப் பிரிவுகள் இக்கழகத்தினை மேலும் அதிகபட்ச அளவில் பயன்படுத்த முன்வரும் நிலையினாலும், இக்கழகம நஷ்ட போக்கிலிருந்து திரும்பி, நல்ல இலாபம் தரக்கூடிய அமைப்பாக மாறுவதற்கு வாய்ப்புகள் உள்ளன.

1978 மார்ச் 20]

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்.

எந்த ஒரு நிறுவனத்திற்கும் அதனுடைய முன்னேற்றத்திற்காக அதனுடைய நிர்வாகிகளுக்கு காலமுறை நிர்வாக பயிற்சியும் ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சிக்கான சாத்தியக் கூறுகள் தேவை. இந்த அடிப்படை நோக்கத்தின்கீழ், 1976-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் துவக்கப்பட்டது. அந்நிறுவனத்தின் முக்கிய குறிக்கோள்களாவன:—

(1) சாலைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அந்நிறுவனங்களின் தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி, போக்குவரவு, நிர்வாகம் மற்றும் கணக்கு ஆகிய பிரிவுகளில் பயிற்சி அளிப்பது ;

(2) சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் திறமையாக செயல்பட சாலைப் போக்குவரத்துத்துறையில் நடைமுறை மற்றும் விஞ்ஞான ரீதியாக ஆராய்வது ;

(3) சாலைப் போக்குவரத்தில் தற்கால முன்னேற்றங்கள் பற்றியும் அவைகளின் தற்போதைய பிரச்சினைகள் பற்றியும் விவாதித்து அறிந்துகொள்ள கருத்தரங்குகளும், மாநாடுகளும் நடத்துவது ;

(4) மாநில போக்குவரத்து நிறுவனங்களுடன் கலந்து தக்க ஆலோசனை கூறுவது ;

(5) மாநில போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வாங்கிய பல்வகை உபரி உறுப்புகளின் தன்மைகளை பரிசோதித்து தருதல் ;

(6) போக்குவரத்து நடைமுறை நூல் (Transport Manual) தயாரித்தலும், மற்றும் திட்டமிட்ட அளவு மற்றும் தேவையான வரையறைகளை நிர்ணயித்தலும் ;

(7) போக்குவரத்து கழகங்களுக்குத் தேவையான தொலை நோக்குத் திட்டங்களை தயாரித்தல்.

1977–78 ஆம் ஆண்டு, போக்குவரத்து அதிகாரிகள், தொழில் நுட்ப அதிகாரிகள், பணி பிரிவு அதிகாரிகள், கிளை மேலாளர்கள், உதவி கிளை மேலாளர்கள், கட்டிடப் பொறியாளர்கள், மற்றும் இளநிலை உதவியாளர்கள் பொறியாளர்கள் ஆகியோருக்காக பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டது.

இந்நிறுவனம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்து தடங்களைப் பற்றி பல்லவன் போக்குவரத்து (விரைவு) நிறுவனத்திற்கு தக்க ஆலோசனை கூறி அந்நிறுவனம் நெடுந்தூரப் போக்குவரத்து தடங்களில் பேருந்துகள்

விட பரிந்துரை செய்தது. இந்நிறுவனம் செய்துள்ள பல குறிப்பிட்ட காரியங்களில் இந்திய தொழில் நுட்ப கழகத்துடன்(I. I. T.) கலந்து பேருந்துகளிலிருந்து வெளியாகும் புகையினை கட்டுப்படுத்தும் வகைக்கான தொழிற்கூடம் ஒன்றைநிறுவியது ஒன்றாகும். அத் தொழிற்கூடத்திற்குத் தொடர்புள்ள கண்காட்சி ஒன்றினையும் நடத்தியது. அக் கண்காட்சியில் பல சிறப்பு பெற்ற மோட்டார் வாகன உதிரி உறுப்பு உற்பத்தியாளர்கள் கலந்து கொண்டனர். ஐ.சி. எஞ்சின் (I.C. Engine) மற்றும் எண்ணை எரி பொருளாவது குறித்து தேசிய மாநாடு ஒன்றினையும் பேருந்துகளுக்குத் தேவையான உதிரி பாகங்களைக் குறைத்து உபயோகப்படுத்துவது குறித்து கருத்தரங்கு ஒன்றினையும் இந்நிறுவனம் நடத்தியது. மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் அதிகாரிகளுக்கு உதவுகின்ற வகையிலே நூல் நிலையச் செய்திக் கதிர் ஒன்றை காலமுறையாக வெளியிட்டது.

போக்குவரத்து நிறுவனம் வெற்றிகரமாக இயங்க மிக முக்கியமானவர் சிறந்த பேருந்து ஓட்டுநர் என்பது நாங்கள் அறிந்த உண்மை. பொது மக்களிடமிருந்து ஓட்டுநர்களுடைய பழக்க வழக்கங்களைப் பற்றிய புகார்கள் முடிவில்லாமல் வந்த வண்ணம் இருந்தன. அவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்றும், அவர்களைக் கட்டுப்படுத்தவும், ஒழுக்கமாக இருத்தல் பற்றியும் நிறைய ஆலோசனைகள் கூறப்பட்டன. இக் குறைகளுக்குக் காரணம் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படும் பயிற்சியில் கோளாறு இருப்பதாக அரசு நம்புகிறது. அவர்கள் இவற்றினை சரக்கு போக்குவரத்து மற்றும் பார வண்டி ஓட்டுநர்களிடமிருந்து கற்றுக் கொண்டனர். ஓட்டுநர்கள் தங்களின் கடுமையான உழைப்பினால் தொய்வு அடைந்து சமூக நலனுக்கு பொறுப்பில்லாத லாதவராகி விடுகின்றார். நாங்கள் ஆரம்ப நிலையிலிருந்தே ஓட்டுநர்களுக்குச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் விஞ்ஞான ரீதியாகவும், முறையாகவும், உபயோகமான முறையில் பயிற்றுவிக்கவும் சமூக நலனை கருத்தில் கொண்டு நல்ல முறையில் பேருந்துகளை ஓட்டுவிக்கவும் முடிவு எடுத்துள்ளோம்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1974-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்காக தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனல்மின் நிலையங்களுக்கு கல்கத்தாவிலிருந்து சென்னைக்கு நிலக்கரி எடுத்து வரும் பணிக்காக அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு மின் வாரியம் இட்பணிக்காக, 1975-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் திங்கள் 8-ஆம் நாளில், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்துடன் ஒரு ஐந்தாண்டுக் கால ஒப்பந்தம் ஒன்றினை செய்து கொண்டது. அவ்வொப்பந்தத்தின் அடிப்படையின் பேரில், நிலக்கரி ஏற்றி வரும் பணி, 1976 சூன் திங்கள் வரை மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1975 மார்ச் மாதத்திலிருந்து 1976 சூன் வரை

1978 மார்ச் 20]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் தமிழ் நாடு மின்வாரிய உபயோகத்திற்காக பயன்படுத்தப்பட்ட கால அளவில், சுமார் 1,15,000 மெட்ரிக் டன்கள் நிலக்கரி சென்னைக்கு எடுத்து வரப்பட்டது.

2. ஜூன் 1976-க்குப் பின்னர் புயலின் காரணமாக. இரயில் போக்குவரத்து பாதிப்பு ஏற்பட்டதின் காரணமாக, 1977 ஆகஸ்டி லிருந்து அக்டோபர் முடிய 30,000 டன்கள் நிலக்கரி தற்காலிக மாக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் மூலம் கொண்டுவரப்பட்டது. இது தவிர ஜூன் 1976-க்குப் பின்னர் இரயில் பெட்டிகள் கிடைப்பதில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத் தின் காரணமாகவும், மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திலுள்ள சந்தா நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிடமிருந்துதான் தமிழ்நாடு மின்சார வாரி யம் நிலக்கரி பெற வேண்டும் என்ற மைய அரசின் ஏற்பாட்டினு லும், கல்கத்தாவிலிருந்து, தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்காக கடல் மார்க்கமாக நிலக்கரி எதுவும் கொண்டு வரப்படவில்லை. சமீபத் தில் மத்திய எரிபொருள் ஆராய்ச்சிக் கழகத்தினர், பேசின் பிரிட்ஜ் அனல் மின் நிலையத்திலுள்ள ஊது உலைக்கு மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திலுள்ள சந்தாவில் கிடைக்கும் நிலக்கரி ஏற்றவையல்ல என்று தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குக் கருத்து தெரிவித்துள்ளனர். இதனையொட்டி, தமிழ்நாடு மின்வாரியம், மத்திய அரசின் நிலக் கரித் துறைக்கும், பம்பாயிலுள்ள கப்பல் போக்குவரத்துத் தலைமை இயக்குநருக்கும் இரயில் மற்றும் கடல் மார்க்கமாக வங்காளம், பீகார் நிலக்கரியைக் கொண்டு வரும் பணியை மீண்டும் தொடங்கக் கோரியும், இதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்களை பயன்படுத்தக் கோரியும் வேண்டுகோள்கள் விடுத்துள்ளது. தமிழ்நாடு மின்வாரியம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்களான தமிழ் அண்ணாவையும், தமிழ்ப் பெரியாரையும் பயன்படுத்தாத நிலையில் இக்கப்பல்கள் இரயில்வேக்கான நிலக்கரியை எடுத்துவரப் பயன்படுத்தப்பட்டன. கரையோர கப்பல் கட்டண விகிதங்கள் குறைவாக இருந்த காரணத்தால், மேற்சொன்ன வகையில், கழகத்திற்கு நட்டமேற்பட்டது. 1976—77இல் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கென, 20,512 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும் (ஜூன் 1976 வரை) இரயில்வேக்கான, 20,254 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரி யும், இந்துஸ்தான் பெட்ரோலிய நிறுவனத்திற்காக பங்களா தேஷிலிருந்து 3,365 டன் அஸ்பால்டும், 6,040 மெட்ரிக் டன் உப்பும், 193 மெட்ரிக் டன் எடை அளவிற்கு ஏனைய பிற பொருள் களையும் எடுத்து வந்தன. இக்கப்பல்கள் 1977—78ஆம் ஆண்டு இறுதி வரை, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கென 31,449 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும். இந்திய ரயில்வேக்காக, 30,280 மெட்ரிக் டன் நிலக் கரியும், தனியார் தொழிற்சாலைகளுக்கென 12,110 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும் எடுத்து வந்தன. தமிழ் அண்ணா கப்பல் 6,298 மெட்ரிக் டன் உப்பும் எடுத்துவர 24 நாட்களுக்கு ஒப்பந்த அடிப்படையில் வாடகைக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. மேற்கூறிய

[1978 மார்ச் 20

கரையோர வாணிபம் தவிர, தமிழ்ப் பெரியார் கப்பல் இந்திய தாது மற்றும் உலோக வணிகக் கழகத்திற்கென, 9,941 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை இலங்கைக்கும் எடுத்துச் சென்றது.

1976—77ஆம் ஆண்டு ·தமிழ்ப் பெரியார் கப்பல் விசாகப் பட்டினம் இந்துஸ்தான் கப்பல் கட்டும் தொழில் கூடத்தில் 62 இலட்ச ரூபாய் செலவில் சிறப்பு மதிப்பீட்டாய்வு செய்து பழுது பார்க்கப்பட்டது. தமிழ் அண்ணு கப்பல் 1978ஆம் ஆண்டு ஜுன் திங்களில் சிறப்பு மதிப்பீட்டாய்வு செய்து பழுது பார்க்கப்பட வேண்டும்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்பட்டு வரும் நிலைமையை, இந்தியக் கப்பல் நிறுவனங்களில் மத்திய அரசு இயக்குநர் ஆய்வு செய்து, கழகத்தை நல்ல முறையில் வளர்ச்சி அடையச் செய்வதற்கான அடிப்படைக் கட்டமைப்பு உள்ளதென் றும், கழகம் விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டுமானல், அதற்கான முடிவை, விரைவில் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், கருத்துத் தெரிவித்துள்ளார். தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கென ஹால்டி யாவிலிருந்து தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி எடுத்து வரும் பணிக்கு, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத் தின் கப்பல்களைப் பயன்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனை யிலிருந்து வருகிறது.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம்.

தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வாகனங்களை நன் நிலையில் பேணிப் பராமரிக்கும் பொறுப்பை மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம் ஏற்றுள்ளது. இந்நிறுவனத்தின் பணிக் களரிகள் (workshops) அரசு வண்டிகள் எல்லாவற்றையும் முழு அளவில் பராமரிக்க இயலாத நிலையில் இருக்கின்ற காரணத் தால், குறிப்பிட்ட விதி முறைகளின் கீழ் 39 தனியார் பணிக்களரி களுக்கு பழுது பார்க்க அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னைப் பட்டினப்பாக்கத்தின் அருகில் எல்லா வசதிக ளுடன் கூடிய புதிய தலைமைச் செயலக சர்வீஸ் நிலையம் ஒன்று அமைக்கப்படவுள்ளது.

மேலும் நாகர்கோவில், திருச்சிராப்பள்ளி, காஞ்சிபுரம் மற்றும் கோயம்புத்தூர் ஆகிய நான்கு இடங்களில் முதல்தரப் பணிக்களரி கள் ஏற்படுத்த செயற்குறிப்பு உள்ளது. இந்நான்கு இடங்களி லும் பணிக்களரிகளுக்கான கட்டிடப் பணிகள் ஏற்கனவே முடிக்கப் பட்டுவிட்டன.

1977ஆம் ஆண்டு பல்வேறு வகைப்படும் கிட்டத்தட்ட 15,000 பழுதுப் பணிகளை இந்நிறுவனம் செய்து முடித்தது,

1978 மார்ச் 20]

1977 ஆம் ஆண்டில் மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்தைச் சார்ந்த மத்தியக் கொள்முதல் மற்றும் பண்டகசாலை, ரூபாய் 25 இலட்சம் பெறுமானமுள்ள உதிரிச் சாமான்கள், சார்புப் பொருட்கள் ஆகியவற்றை மொத்தமாகக் கொள்முதல் செய்து பணிக்களரிகளுக்கும் இதர துறைகளுக்கும் வழங்கியது.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்திலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு காலணிகள், சீருடைகள், சோப்பு, துப்புரவுத் துணிகள் போன்றவை இலவசமாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்தின் எல்லாப் பணியாளர்களையும் 1960ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு தளர்த்தப்பட்ட ஓய்வு ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ்க் கொண்டுவர இவ்வரசு சமீபத்தில் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

சி. பொன்னையன்,
போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலை.

கழகத்தின் பெயர்.	1976–77 ஆண்டில் ஆதாயம் (+) இழப்பு (—)	31–3–1977 கணக்குப்படி திரண்ட ஆதாயம் (+) இழப்பு (—)	1977–78 கணக்குப்படி திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடுகள்*
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர் பிரிவு).	(—) 0.40	(—) 5,42.56	(—) 13.16
(விரைவுப் பிரிவு)	(—) 7.29	(—) 1,35.39	(+) 2.10
(புறநகர்ப் பிரிவு)	(—) 40.21	(—) 1,13.72	(—) 39.08
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ..	(+) 85.40	(+) 19.98	(+) 1,30.66
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ..	(+) 49.48	() 80.37	(+) 75.86
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ..	(—) 13.39	(—) 1,43.15	(+) 15.00
5, அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் ..	(+) 3.83	(—) 20.95	(+) 23.32
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்	(+) 17.67	(—) 1,23.17	(+) 85.00
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்	(—) 48.56	(—) 1,47.31	(+) 0.18
மொத்தம் ..	(+) 46.53	(—) 11,25.90	(+) ,79.88

* வருமான வரி செலுத்துமுன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பொறியியற் கழகங்களின் நிதி நிலை

கழகத்தின் பெயர்.		1976–77 ஆண்டில் ஆதாயம் (+) இழப்பு (—)		31–3–1977 கணக்குப்படி திரண்ட ஆதாயம் (+) இழப்பு (—).		1977–78 கணக்குப்படி தற்காலிகமான ஆதாயம் (+) இழப்பு* (—)
(1)		(2)		(3)		(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்).				
1. பல்லவன் பொறியியற் கழகம்	(+)	0.14	(—)	0·18	(—)	0.31
2. மதுரை பாண்டியன் பொறியியற் கழகம்	(+)	3.61	(—)	2.61	(+)	18.37
3. சேரன் பொறியியற் கழகம்	(+)	15.95	()	20.19	(+)	16.27
4. சோழன் பொறியியற் கழகம்	(+)	0.20	()	0.13	(+)	3.19
5. அண்ணு பொறியியற் கழகம்	(+)	0.18	(—)	4.08	(+)	5.26
மொத்தம்	(+)	20.8	()	13.45	(+)	42.78

* வருமான வரி செலுத்துமுன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS